

UNIVERSIDADE TÉCNICA DE LISBOA

INSTITUTO SUPERIOR DE ECONOMIA E GESTÃO

MESTRADO EM: ECONOMIA E POLÍTICAS PÚBLICAS

REGULAÇÃO E CONCORRÊNCIA DOS TRANSPORTES

COLECTIVOS URBANOS:

A REGIÃO METROPOLITANA DE LISBOA

ANA CLARA PEREIRA DOS SANTOS CARVALHO

Orientação: Professor Doutor Manuel Vítor Moreira Martins

UNIVERSIDADE TÉCNICA DE LISBOA

INSTITUTO SUPERIOR DE ECONOMIA E GESTÃO

MESTRADO EM: ECONOMIA E POLÍTICAS PÚBLICAS

REGULAÇÃO E CONCORRÊNCIA DOS TRANSPORTES

COLECTIVOS URBANOS:

A REGIÃO METROPOLITANA DE LISBOA

ANA CLARA PEREIRA DOS SANTOS CARVALHO

Orientação: Prof. Doutor Manuel Vítor Moreira Martins

Júri:

Presidente: Prof. Doutor Paulo Trigo Cortez Pereira

Vogais: Prof. Doutor Manuel Vítor Moreira Martins

Prof. Doutor José Manuel Zorro Mendes

Maio, 2010

AGRADECIMENTOS

Após concluir este trabalho pretendo agradecer a todos aqueles que de alguma forma contribuíram para a sua realização.

Agradeço em primeiro lugar ao meu orientador, Professor Doutor Manuel Vítor Moreira Martins, por todo o apoio prestado ao longo da elaboração desta dissertação, nomeadamente pelos seus valiosos comentários, sugestões e disponibilidade.

A todos os Professores e Colegas do mestrado, pelo apoio que me deram durante as aulas.

Aos meus irmãos, Jorge e Nuno, pela amizade e carinho.

À minha mãe pelo amor e compreensão com que sempre me apoiou, e ao meu pai com saudades.

Por último ao meu marido Rui e em especial ao meu filho Alexandre pela paciência, pelas palavras de encorajamento e por todo o tempo que não lhes pude dedicar.

REGULAÇÃO E CONCORRÊNCIA DOS TRANSPORTES COLECTIVOS URBANOS: A REGIÃO METROPOLITANA DE LISBOA

Ana Clara Pereira dos Santos Carvalho

Mestrado em: Economia e Políticas Públicas

Orientador: Prof. Doutor Manuel Vítor Moreira Martins

Provas Concluídas em:

RESUMO

As áreas urbanas são os motores da economia, do desenvolvimento e do progresso de qualquer sociedade. Actualmente a maior parte da população europeia vive nas áreas urbanas, esta tendência poderá trazer dificuldades para a mobilidade dos cidadãos nos grandes centros urbanos. Por isso é essencial que exista um papel mais activo das autoridades públicas na determinação de soluções que proporcionem uma urbanização sustentável no longo prazo. Das várias dificuldades provocadas pelo aumento de população urbana podemos salientar a redução da qualidade de vida do cidadão e consequentemente da saúde pública, o congestionamento do trânsito e os danos provocados no meio ambiente.

Este trabalho visa estudar a regulação e a concorrência dos transportes urbanos em algumas áreas metropolitanas europeias, demonstrando que o mercado de transporte urbano não funciona numa base comercial. Neste contexto iremos descrever algumas situações tipo do funcionamento do transporte colectivo urbano metropolitano, identificar as falhas de mercado existentes no sector e mostrar que é possível introduzir mecanismos de concorrência no sistema de transporte urbano.

Os resultados obtidos permitem concluir que o mercado de transportes urbanos carece de mecanismos de regulação e de concorrência que o tornem mais competitivo, face ao transporte individual.

Palavras-chave: Mobilidade, intermodalidade, multimodalidade, transporte urbano, instituições de regulação, financiamento do transporte.

REGULATION AND COMPETITION IN URBAN PUBLIC TRANSPORT: THE LISBON METROPOLITAN REGION

Ana Clara Pereira dos Santos Carvalho

Master in: Economy and Public Policies

Supervisor: Prof. Dr. Manuel Vítor Moreira Martins

Tests Completed on:

ABSTRACT

Urban areas are the engine of the economy, development and the progress of any society. Currently most of the European population lives in urban areas, this trend may bring difficulties for the mobility of citizens in the great urban center. Therefore it is essential to have a more active role of public authorities in determining solutions that offer sustainable urbanization in the long term. Of the various problems caused by the increase of urban population, we can point the reduction of quality of life of citizens and therefore public health, traffic congestion and the damage caused in the environment.

The purpose of this work is to study the regulation and competition of urban transport in some metropolitan areas, demonstrating that the urban transport market does not work on a commercial basis. In this context we will describe some situations type operation of public transport in urban metro, identify market failures in the industry and show that it is possible to introduce competition mechanisms in the urban transport system.

The results obtained allow concluding that the market for urban transport needs regulatory mechanisms and competition in order to successfully compete with the private transport.

Keywords: mobility, intermodality, multimodality, urban transport, regulatory institutions, financing of transport.

ÍNDICE

Introdução	13
Capítulo 1 – A Mobilidade Urbana: Conceitos, problemas e abordagens	16
Introdução	16
1.1 Conceitos e indicadores	16
1.1.1 Mobilidade, intermodalidade e multimodalidade	16
1.1.2 Indicadores de Mobilidade	21
1.2 Os problemas	22
1.2.1 Problemas comuns às várias cidades europeias	23
1.2.2 O Congestionamento	24
1.2.3 Os impactos ambientais.....	25
1.2.4 A falta de integração dos transportes urbanos.....	26
1.3 As abordagens	27
1.3.1 Prevenir o congestionamento	27
1.3.2 Melhorar o ambiente urbano	30
1.3.3 Sistemas de transportes mais eficientes	32
1.3.4 Transportes urbanos mais inteligentes	33
Capítulo 2 – Mecanismos de Concorrência e o Financiamento do Sistema de Transportes Urbano	36
Introdução	36
2.1 As falhas de mercado e a necessidade de intervenção	36
2.1.1 Monopólios naturais.....	39
2.1.2 Concorrência imperfeita	40

2.1.3 Externalidades	41
2.2 As instituições de regulação e os mecanismos de concorrência	41
2.2.1 Instituições de regulação	44
2.2.2 Mecanismos de concorrência	45
2.2.3 A European Metropolitan Transport Authorities (EMTA)	47
2.3 As formas de financiamento	49
2.3.1 As tarifas	50
2.3.2 Os subsídios públicos	52
2.3.3 As parcerias Público – Privadas	53
Capítulo 3 – Soluções do Transporte Urbano Metropolitano em Algumas Cidades da Europa	55
Introdução	55
3.1 Abordagem metodológica	55
3.2 Análise comparativa do transporte colectivo urbano em Lyon, Manchester e Sevilha, segundo a grelha de critérios.....	57
3.2.1 O transporte colectivo urbano em Lyon.....	57
3.2.1.1 Características gerais da cidade e do seu sistema de transporte.....	57
3.2.1.2 Modo de gestão	59
3.2.1.3 Acesso à rede de transporte	61
3.2.2 O transporte colectivo urbano em Manchester.....	61
3.2.2.1 Características gerais da cidade e do seu sistema de transporte.....	61
3.2.2.2 Modo de gestão	64
3.2.2.3 Acesso à rede de transporte	67
3.2.3 O transporte colectivo urbano em Sevilha	68

3.2.3.1 Características gerais da cidade e do seu sistema de transporte.....	68
3.2.3.2 Modo de gestão	71
3.2.3.3 Acesso à rede de transporte	73
3.2.4 Grelha de critérios	73
3.3 Em direcção a um modelo comum de organização e funcionamento?	75
Capítulo 4 – Concorrência e regulação no transporte colectivo da Área Metropolitana de Lisboa	76
Introdução	76
4.1 A organização do mercado de transporte urbano e metropolitano na área metropolitana de Lisboa.....	76
4.1.1 A oferta de transporte urbano.....	76
4.1.2 A procura de transporte urbano	80
4.1.3 O financiamento do transporte urbano na AML	83
4.2 Estratégia de regulação, instituições de regulação e mecanismos de concorrência na AML	86
4.2.1 O Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres (IMTT).....	88
4.2.2 As Autoridades Metropolitanas de Transportes	89
4.2.3 Propostas de intervenção para melhorar a mobilidade na AML	90
4.3 O modelo da Área Metropolitana de Lisboa no quadro europeu.....	92
Conclusões	95
Bibliografia.....	99
Legislação	107
Directivas e Pareceres Comunitários.....	109
ANEXOS	110

Anexo 1 – SYTRAL – Syndicat Mixte des Transports pour le Rhône et l’Agglomération Lyonnaise (2008), Relatório anual pág. 15 e 16	111
Anexo 2 – GMPTE – Greater Manchester Passenger Transport Executive (2009/2010), “Investing in public transport”	113
Anexo 3 – Relatório da Tussam (2007), pág. 68 e 69.....	114
Anexo 4 – Relatório e Contas da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S.A. (2007), Demonstração de Resultados	116
Anexo 5 – Relatório e Contas do Metropolitano de Lisboa, E.P.E. (2007), Demonstração de Resultados	118
Anexo 6 – Relatório e Contas da Barraqueiro, SGPS, S.A. (2008), Demonstração de Resultados da Rodoviária de Lisboa, S.A.....	119
Anexo 7 – Relatório e Contas da Barraqueiro, SGPS, S.A. (2008), Demonstração de Resultados da Fertagus, S.A.....	120
Anexo 8 – Relatório de Gestão e Contas Consolidadas (2007), Relatório da Transtejo e Soflusa, S.A., Demonstração de Resultados	121
Anexo 9 – Relatório e Contas da Barraqueiro, SGPS, S.A. (2008), Demonstração de Resultados da Rodoviária do Tejo, S.A.	123
Anexo 10 – Relatório e Contas da Barraqueiro, SGPS, S.A. (2008), Demonstração de Resultados da Barraqueiro Transportes, S.A.	124
Anexo 11 – Relatório e Contas da Barraqueiro, SGPS, S.A. (2008), Demonstração de Resultados do Henrique Leonardo Mota, LDA	125
Anexo 12 – Modelo de Financiamento de Lyon (2008)	126
Anexo 13 – Modelo de Financiamento de Manchester (2008/2009).....	127
Anexo 14 – Modelo de Financiamento de Sevilha (2007)	128

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 3.2 – Perfil das Áreas Metropolitanas de Lyon, Manchester e Sevilha, segundo os critérios propostos	74
Quadro 4.1 – Resumo da Oferta de transporte urbano na AML (2007).....	80
Quadro 4.2 – Resumo da Procura de transporte urbano na AML (2007).....	81
Quadro 4.3 – Valores referentes às receitas operacionais e financeiras de alguns dos operadores de transporte da AML	84
Quadro 4.4 – Total dos custos e receitas, operacionais e financeiras, e saldo da conta de exploração de alguns dos operadores de transporte da AML.....	84
Quadro 4.5 – Valores referentes ao financiamento dos transportes urbanos na AML...	85
Quadro 4.6 – Perfil das Áreas Metropolitanas de Lyon, Manchester, Sevilha e Lisboa, segundo os critérios propostos.....	93

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 4.1 – Passageiros Transportados por dia na AML	81
Figura 4.2 – Quota de Mercado dos Vários Operadores de Transporte da AML.....	82
Figura 4.3 – Modo de Transporte Utilizado pelo Cidadão da AML	82
Figura 4.4 – Modo de Transporte Utilizado pelo Cidadão da AML (%)	82
Figura 4.5 – Financiamento do transporte Urbano na AML em 2007	85

Introdução

Um dos objectivos das entidades governativas europeias consiste em possuir transportes urbanos cada vez mais eficientes, ou seja, fornecidos ao menor custo possível e organizados de forma a melhorar a mobilidade e a satisfazer toda a procura, rápida e eficazmente. Para atingir esse objectivo, a maioria dos Governos tem procurado criar entidades que regulem o sector do transporte urbano em áreas metropolitanas com maiores problemas de mobilidade. Torna-se então interessante procurar saber quais as entidades criadas para o efeito e qual o seu papel na organização e gestão do transporte urbano.

O objecto principal deste trabalho consiste em verificar como é realizada a regulação e a concorrência dos transportes urbanos em algumas áreas metropolitanas europeias. Para o atingirmos será explicada e analisada a forma como estão organizados os vários modos de transporte urbano, existentes nas áreas metropolitanas escolhidas, indicando quais as entidades responsáveis pela gestão dos mesmos. As áreas metropolitanas escolhidas foram Lisboa, Lyon, Manchester e Sevilha, por possuírem características populacionais muito semelhantes, sendo esta uma característica fundamental para uma boa comparação.

Propomo-nos a responder às seguintes questões que julgamos pertinentes:

Quais os mecanismos de regulação que se podem aplicar no mercado de transporte urbano?

Como criar concorrência entre os vários operadores envolvidos, de forma a tornar este tipo de mercado mais competitivo?

Estaremos a caminhar para um sistema de regulação e concorrência comum a todas as áreas metropolitanas europeias?

No quadro teórico iremos abordar alguns factores económicos, que afectam o sector do transporte urbano, nomeadamente as falhas de mercado, o financiamento e as necessidades de regulação e concorrência.

Este trabalho possui a seguinte estrutura. Inicia-se com uma breve introdução, seguida de um primeiro capítulo, onde iremos falar de mobilidade urbana, dos seus indicadores, dos problemas que esta pode acarretar e das abordagens possíveis, capazes de resolver ou atenuar os problemas descritos. Segue-se um segundo capítulo onde são descritos alguns dos problemas económicos que afectam o mercado de transporte urbano nas áreas metropolitanas europeias, como a existência de monopólios naturais no sector, a falta de concorrência e as externalidades do mesmo.

No terceiro capítulo, deste trabalho, faremos uma análise comparativa da organização do transporte urbano nas Áreas Metropolitanas de Lyon, Manchester e Sevilha, caracterizando o seu sistema de transporte, o seu modo de gestão e o acesso às redes de transporte. Neste capítulo será ainda elaborada uma grelha de critérios seleccionados de forma a permitir uma comparação entre os sistemas de transporte urbano das áreas metropolitanas estudadas. No quarto e último capítulo vamos descrever a forma como o mercado de transporte urbano da Área Metropolitana de Lisboa se encontra organizado,

descrevendo a sua oferta, procura e forma de financiamento. Veremos também neste capítulo quais são as instituições responsáveis pelo mercado de transporte urbano, e no final do capítulo faremos uma comparação, face aos modelos de organização do transporte urbano das áreas metropolitanas estudadas no terceiro capítulo.

Para terminar o trabalho apresentaremos no final do mesmo as conclusões principais do estudo feito, as dificuldades encontradas e sugestões para uma investigação futura.

Capítulo 1 – A Mobilidade Urbana: Conceitos, problemas e abordagens

Introdução

Neste capítulo abordar-se-ão os conceitos de Mobilidade Urbana, de Intermodalidade e de Multimodalidade, fazendo-se referência também à importância que a mobilidade tem na qualidade de vida dos cidadãos. Também irão ser apresentados alguns dos instrumentos que podem ser usados para avaliar cada um dos conceitos apresentados.

Este capítulo apresentará ainda alguns dos problemas comuns de mobilidade urbana, existentes na maioria dos centros urbanos, como por exemplo, o congestionamento, a falta de integração dos transportes colectivos e a poluição ambiental, bem como algumas sugestões que poderão ajudar a solucionar os problemas abordados.

1.1 Conceitos e indicadores

1.1.1 Mobilidade, intermodalidade e multimodalidade

O conceito de Mobilidade está associado ao movimento ou deslocação dos indivíduos, podendo referir-se à vida académica, à vida social, à vida económica, à vida urbana, à actividade física, etc. Caso se trate de mobilidade académica, esta consiste na possibilidade de alunos e professores se deslocarem pelas diferentes instituições de ensino, a mobilidade social consiste na possibilidade dos indivíduos numa sociedade se deslocarem entre os diferentes níveis sociais, a mobilidade económica consiste na

capacidade de um indivíduo ou família melhorarem a sua situação económica, neste trabalho iremos abordar a Mobilidade Urbana que consiste na deslocação de pessoas e bens dentro de uma localidade ou cidade. A mobilidade urbana engloba não só a deslocação de cidadãos e bens, mas também as razões das viagens e todo o tipo de veículos ou conjunto de serviços necessários e utilizados.

Estes tipos de mobilidade podem ter relações de causalidade, complementaridade ou de incompatibilidade entre si e podem originar também, a longo prazo, uma mobilidade insustentável no espaço urbano.

De acordo com o relatório World Business Council for Sustainable Development (2004, ver pág. 23) a mobilidade sustentável requer “*que valores humanos e ecológicos fundamentais não sejam sacrificados hoje ou no futuro*” e “*que as necessidades da sociedade de se movimentar livremente, obter acesso, se comunicar, comercializar e estabelecer relacionamentos*” sejam atendidas. Podemos então referir que a mobilidade urbana diz-se sustentável quando as políticas de circulação e de transporte, numa determinada localidade, proporcionam a todos os cidadãos o acesso ao espaço urbano sustentável, quer financeiramente quer ecologicamente. Somente assim a mobilidade poderá preencher o seu papel, indispensável para a melhoria do padrão de vida de todos os povos do mundo.

Para alcançar a denominada mobilidade urbana sustentável as autoridades das diversas cidades procuram, cada vez mais, formas de incentivar a deslocação dos cidadãos através da utilização de transportes que sejam alternativos ao transporte individual. Por exemplo procuram incentivar as deslocações a pé, a utilização do transporte público,

incentivar a utilização de combustíveis não poluentes ou de energias renováveis, procuram oferecer serviços de transporte público adequados às necessidades dos cidadãos, procuram obter uma boa integração dos sistemas de transportes colectivos a preços atractivos e ao mesmo tempo procuram soluções que tornem os transportes colectivos mais rápidos, confortáveis e seguros.

Segundo Wolfram (2004), a necessidade de tornar a mobilidade urbana sustentável surge devido ao aumento do congestionamento nos centros urbanos, aos impactos que este produz e à pouca eficiência e eficácia dos transportes colectivos. O problema do congestionamento tem vindo a aumentar devido à expansão urbana, uma vez que desta, resulta um aumento das distâncias entre a habitação dos cidadãos e o seu local de emprego ou o comércio e serviços utilizados, incentivando a utilização do transporte privado individual. Por outro lado, o aumento da utilização do transporte privado individual tem contribuído para a degradação da qualidade do ar, para o aumento do ruído e para o aumento do número de acidentes nos grandes aglomerados urbanos, diminuindo consequentemente o bem-estar dos cidadãos.

Uma mobilidade urbana sustentável, também pode contribuir para atenuar muitos dos desafios económicos, que hoje em dia, alguns países enfrentam, como por exemplo, a perda de competitividade, o aumento do desemprego, a exclusão social e o aumento da poluição ambiental. Pois a mobilidade urbana sustentável, garante uma boa acessibilidade interna e externa aos centros urbanos, levando as empresas e os cidadãos a compararem a qualidade de vida, os sistemas de transportes e as vantagens existentes entre diferentes centros urbanos. A existência de uma boa mobilidade urbana também

pode aumentar o desenvolvimento económico de uma cidade, uma vez que origina um aumento do investimento local por parte das pequenas e médias empresas em telecomunicações, tecnologia ambiental, turismo e transportes, que consequentemente irão fazer aumentar a oferta de emprego e o bem-estar social dos cidadãos.

Por outro lado, um sistema de transporte eficiente permite reduzir os custos económicos do transporte para os cidadãos e para o Estado, pois o custo com as tarifas e o peso dos subsídios e investimentos pode ficar mais reduzido para os cidadãos e para o Estado, respectivamente. Neste contexto, a Comissão Europeia em conjunto com as autoridades metropolitanas, das diversas cidades, pretendem encontrar soluções para que se possa melhorar a qualidade de vida dos cidadãos e criar uma mobilidade urbana compatível com o crescimento económico.

Podemos ainda salientar que a existência de um sistema de transporte urbano eficiente, seguro e amigo do ambiente é sem dúvida necessário para garantir uma mobilidade urbana que conduza a um elevado nível de qualidade de vida para os cidadãos.

Intermodalidade

Segundo Keedi (2007), pode dizer-se que o transporte colectivo de passageiros é considerado um sistema que possui infra-estruturas, veículos e redes. Estas redes encontram-se organizadas por estações caso o transporte seja ferroviário, aeroportos quando o transporte é aéreo, pontos de paragem no caso do transporte rodoviário e portos no caso do transporte marítimo. Estes pontos de paragem, estações, portos e aeroportos podem ser considerados pontos de interligação entre os diferentes modos de transporte, para isso cada sistema ou modo de transporte procura promover a

coordenação com os restantes, a fim de tornar a rede de transportes colectivos mais eficiente. Neste contexto, podemos dizer que a Intermodalidade consiste na existência de uma rede de transportes colectivos que permite a deslocação dos cidadãos através de dois ou mais modos de transporte de forma integrada e cujo tempo de deslocação é o mais reduzido possível.

A intermodalidade só será vantajosa se a mudança de modo de transporte for rápida, eficaz e acompanhada do menor custo da mesma. A intermodalidade permite também aproveitar as potencialidades de cada modo de transporte, reduzindo os seus custos económicos com a diminuição do tráfego rodoviário e do consumo de energia.

Podemos concluir que a existência de intermodalidade nos transportes colectivos poderá conduzir a uma menor utilização por parte do cidadão do transporte individual, que irá consequentemente reduzir o congestionamento e melhorar a qualidade do ar.

Um dos grandes problemas da intermodalidade prende-se com a existência de tarifas diferenciadas por modo de transporte, que obrigam os seus utilizadores a adquirirem um título de transporte diferente para cada modo de transporte utilizado. Este problema permite no entanto, aos vários operadores, saber o número de passageiros transportados por modo de transporte, e consequentemente facilita a repartição das receitas dos títulos por cada operador envolvido.

Multimodalidade

De acordo com o mesmo autor, Keedi (2007), pode dizer-se que, o que distingue a Multimodalidade da Intermodalidade é a existência de apenas um título de transporte,

único e que cobre todo o trajecto e todos os modos de transporte, pois a intermodalidade obriga à utilização de títulos diferentes por operador.

Na multimodalidade os sistemas de preços praticados são em geral mais baixos para a utilização de vários modos de transporte do que para a utilização de um único modo de transporte (monomodal), isto faz com que a multimodalidade favoreça a utilização dos transportes colectivos. No entanto, a multimodalidade só terá sucesso se existirem infra-estruturas que permitam a mudança de modo de transporte de forma segura e confortável e se existirem sistemas tarifários relativamente compensadores a nível monetário.

O sistema multimodal pode também abranger os parques de estacionamento que estão próximos dos vários modos de transporte, podendo o cidadão beneficiar de acesso gratuito aos parques se portador de um título de transporte multimodal.

Podemos avaliar a multimodalidade através do número de operadores de transporte que operam em determinada zona e através dos direitos concedidos por estes aos portadores de título de transporte multimodal, como por exemplo, a integração ou não do estacionamento gratuito.

1.1.2 Indicadores de Mobilidade

Os indicadores que permitem avaliar a mobilidade são: Norwood J. and Casey J. (2002, ver pág. 19)

- O número médio de horas de viagem por pessoa;

- A média de minutos percorridos por quilometro;
- A média dos minutos de atraso por modo de transporte;
- O total de passageiros transportados por quilometro percorrido;
- A despesa das famílias com o transporte;
- O tempo dispendido numa viagem em hora de ponta face a uma viagem fora dessa hora.

Para além dos indicadores referidos neste relatório existem outros que também permitem avaliar a mobilidade urbana, como por exemplo, o tempo médio dispendido com o uso do transporte particular e o custo médio da viagem realizada, também em transporte individual.

Como indicadores de intermodalidade e de multimodalidade indicamos alguns que se podem deduzir dos descritos em Picco (2001), como por exemplo, o tempo real de deslocação com a integração de vários modos de transporte, os pontos de interface ou de transbordo com outros modos de transporte, o custo da viagem por modo de transporte utilizado, os parques de estacionamento disponíveis e os mapas com percursos integrados.

1.2 Os problemas

Como já referido existem muitos meios urbanos que sofrem impactos económicos negativos devido a problemas originados pela ausência de uma boa mobilidade nas suas áreas metropolitanas. Destacaremos em seguida os mais importantes.

1.2.1 Problemas comuns às várias cidades europeias

De acordo com o “Livro Verde – Por uma nova cultura de mobilidade urbana” (EMTA, 2007), apesar das cidades europeias terem características diferentes todas elas enfrentam problemas comuns, como o congestionamento, os acidentes rodoviários, a falta de integração dos transportes colectivos e a poluição ambiental. Por este motivo todas as cidades europeias procuram soluções comuns, que conciliem o desenvolvimento económico e a acessibilidade aos grandes centros urbanos, com a melhoria do ambiente e da qualidade de vida dos cidadãos. Afim de se encontrarem soluções para enfrentar os problemas de mobilidade urbana, podem ser realizados estudos que ajudem a avaliar a qualidade dos sistemas de transporte urbano existentes, podendo depois a Comissão Europeia apoiar as estratégias de acção traçadas e consistentes, que ajudem a resolver os problemas de mobilidade encontrados.

Este apoio é fundamental para que todos os países consigam por em prática as soluções encontradas, quer a nível de ocupação urbanística dos territórios, quer a nível das políticas de transporte seguidas.

Todas as entidades com poder de governação, nacionais ou europeias têm a sua quota-parte de responsabilidade nas políticas de mobilidade das cidades, pois se esta governação for eficaz, pode melhorar a coordenação das várias políticas seguidas.

Existem várias abordagens possíveis, que iremos destacar mais à frente, para enfrentar os problemas causados pela utilização excessiva do transporte individual nas grandes cidades, no entanto, e pelo que temos assistido estas abordagens, ou possíveis soluções, não conseguem resolver os problemas em definitivo, apenas os atenuam.

Resta ainda salientar a importância que tem a educação, a formação e a sensibilização dos cidadãos para os problemas detectados, sendo também aqui a intervenção da Comissão Europeia muito importante, uma vez que esta poderá organizar campanhas a nível europeu, que sensibilizem os cidadãos para a criação de uma mobilidade urbana sustentável, influenciando assim o seu comportamento.

Todos os problemas, atrás referidos, têm impactos económicos negativos nas várias cidades europeias, incluindo Lisboa, que resultam do desequilíbrio que existe entre a oferta e a procura, de meios de transporte alternativos ao transporte individual. Actualmente e tomando como exemplo a cidade de Lisboa, todas as cidades europeias têm assistido ao aumento do seu tráfego automóvel em direcção aos centros das cidades, devido não só ao crescimento das áreas populacionais suburbanas, como também ao aumento do poder de compra dos cidadãos e ao acesso facilitado ao crédito que permite a qualquer cidadão comum a aquisição de automóvel particular.

1.2.2 O Congestionamento

Segundo o “Livro Verde – Por uma nova cultura de mobilidade urbana” (EMTA, 2007), o problema do congestionamento continua a ser, um grande entrave ao crescimento urbano e ao desenvolvimento económico das grandes cidades. Isto porque, apesar destas terem vindo a alargar os seus sistemas de transporte e a construir novas infra-estruturas de acesso à cidade, a venda de automóveis particulares e o seu uso quotidiano, não pára de aumentar. Tudo isto origina, consequentemente, um impacto negativo, quer a nível ambiental quer a nível económico, provocado pelo aumento do tempo dispendido no

transporte de pessoas e de mercadorias e pelo aumento dos acidentes rodoviários, dentro dos grandes centros urbanos.

Outros factores, que contribuem para o aumento do congestionamento automóvel, são a existência de estacionamento fácil e gratuito em alguns centros urbanos e em algumas instituições, bem como a falta de coordenação dos sistemas de transporte colectivo.

1.2.3 Os impactos ambientais

Os veículos automóveis e os outros modos de transporte rodoviários, são responsáveis por uma boa parte da poluição ambiental existente, esta surge, segundo o “Livro Verde – Por uma nova cultura de mobilidade urbana” (EMTA, 2007), devido à produção de gases oriunda dos escapes e à evaporação de combustíveis, que geram emissões poluentes na atmosfera, como por exemplo, dióxido de carbono, ozónio, metano, óxido nitroso e monóxido de carbono. Todos estes gases contribuem para o efeito de estufa, para as alterações climáticas e para a diminuição da qualidade do ar que respiramos.

Este impacto ambiental, que a maioria das grandes cidades enfrenta, gera tanta poluição atmosférica que o ar acaba por ficar saturado, provocando na maioria das vezes uma névoa espessa, de cor acinzentada, que cobre toda a cidade. Uma das consequências desta poluição atmosférica é, entre outras, o surgimento de problemas de saúde nos cidadãos, como por exemplo, doenças respiratórias e cancerígenas.

Para reduzir a concentração dos gases produzidos pelos veículos, será necessário tomar medidas preventivas e correctivas, que influenciem a mobilidade dos cidadãos. Aqui, a informação é muito importante, para motivar e sensibilizar os cidadãos, a defenderem a sua qualidade de vida e a sua saúde.

1.2.4 A falta de integração dos transportes urbanos

A integração dos transportes urbanos é um factor muito importante para o aumento da qualidade de vida de todos os que vivem e trabalham nas cidades e vilas, por esse motivo torna-se necessário desenvolver estratégias que melhorem a mobilidade no meio urbano, de forma a integrar todos os sistemas de transporte, tornando-os mais eficientes. Para isso é necessário estabelecer um diagnóstico que permita avaliar a integração existente, de forma a apurar as deficiências que existem na actual integração e a planear uma mobilidade mais integrada e sustentável no longo prazo.

O planeamento da integração dos transportes, pode ser feito tendo em conta o aumento da procura do transporte colectivo, pois este aumento de procura resulta, normalmente, do desenvolvimento económico de cada cidade, sendo por isso, fundamental, que exista uma melhor mobilidade nas cidades e vilas. Este planeamento pode ainda fomentar a intermodalidade e a multimodalidade, de forma a potenciar as sinergias, a incentivar a utilização do transporte público e ao mesmo tempo a utilização eficiente de todos os meios de transporte.

Os planos de integração dos transportes colectivos e o acesso a novas infra-estruturas têm ainda de ter em conta a existência de cidadãos com mobilidade reduzida, como por exemplo pessoas portadoras de deficiência, pessoas idosas e famílias com crianças pequenas, se esta consideração abranger todos os modos de transporte, mais abrangente será o transporte urbano.

Devemos salientar ainda, a importância que tem a conciliação dos vários interesses, a conjugação de conhecimentos e a conjugação de recursos financeiros, no desenvolvimento das várias políticas de integração urbana, uma vez que estas conciliações, permitem uma utilização mais eficaz dos recursos públicos e uma maior participação, de todos os interessados.

1.3 As abordagens

Qualquer solução que se possa encontrar para resolver ou ajudar a reduzir os problemas atrás referidos implicam uma integração, uma vez que ao melhorarmos alguns dos problemas podemos estar a criar outros. Por exemplo, ao se restringir o tráfego numa rua poderemos estar a contribuir para o aumento do congestionamento noutras ruas da cidade, que antes não eram afectadas por este problema. Por isso todas as soluções encontradas devem ser bem estudadas e analisadas, tendo em consideração todas as implicações que terão na mobilidade urbana.

1.3.1 Prevenir o congestionamento

Afim de solucionar os problemas de congestionamento nas várias cidades e vilas europeias, as autoridades locais podem, para além de outras medidas, promover e incentivar o uso da bicicleta, da motorizada, às deslocações a pé e o uso do transporte público, com ligações eficazes entre estes, ou seja, com uma boa integração destes nas políticas de mobilidade seguidas, criando ao mesmo tempo infra-estruturas adequadas.

O preço do estacionamento automóvel também pode servir de incentivo à não utilização de automóvel particular, pois uma política de estacionamento em que o preço do mesmo seja mais caro dentro da cidade do que na sua periferia, poderá conduzir a uma redução do congestionamento. Se o estacionamento na periferia for gratuito, seguro e acompanhado de um transporte público rápido, cómodo e integrado irá com certeza incentivar os cidadãos a utilizar mais o transporte público nas suas deslocações diárias.

Na resposta portuguesa ao livro verde foi referida também a importância da criação de regras comuns europeias, que controlem e penalizem fiscalmente a atribuição de veículos automóveis aos quadros das empresas e ainda a criação de regras que reduzam a oferta de estacionamento privado em universidades e outras instituições.

As autarquias locais também podem incluir, nos planos de mobilidade, a logística do transporte de mercadorias, para que exista um planeamento eficiente de todos os trajectos e para evitar o estacionamento desnecessário.

O planeamento e a coordenação dos sistemas de transportes colectivos podem ser feitos numa lógica de rede, para que o cidadão possa fazer o seu percurso diário apenas com recurso a este tipo de transporte, com garantia de transbordo e horários compatíveis com as suas necessidades. O transporte público pode também ser promovido, como uma solução rápida, cómoda e segura, para isso os fornecedores deste tipo de transporte podem tentar informar os cidadãos do tempo de espera, em tempo útil, do próximo transporte, fornecendo ao mesmo tempo um meio de transporte com qualidade e a preços razoáveis.

Para além do que foi já referido podemos enumerar outras soluções possíveis para o congestionamento, salientando que algumas delas já estão a ser implementadas em cidades europeias. Nestas cidades a utilização de transportes colectivos tem vindo a tornar-se mais atractiva face ao transporte individual. Estas soluções, aqui resumidas, são referidas no “Livro Verde – Por uma nova cultura de mobilidade urbana” (EMTA, 2007), são elas:

- A oferta de vantagens no uso de transporte público, através da compra de bilhetes ou cartões de transporte que dão direito ao ingresso mais barato em eventos culturais;
- A oferta de descontos na aquisição de bilhetes de transporte colectivo válidos para um mês ou mais tempo;
- Oferta de transportes colectivos frequentes, fiáveis e rápidos;
- Reduzir as tarifas em todos os transportes colectivos, tendo em conta os critérios sociais, incentivando a utilização deste tipo de transporte;
- Criar e misturar espaços de trabalho, residência e lazer para diminuir a necessidade do uso de transportes;
- O aumento do estacionamento automóvel pago dentro das cidades e restrições ao próprio estacionamento;
- O aumento de corredores, de fachas e de ruas exclusivas ao transporte público;
- O aumento de zonas de circulação condicionada;
- A criação de semáforos capazes de controlar o fluxo automóvel, mantendo a luz verde por mais ou menos tempo;

- A utilização de câmaras que verifiquem em tempo real o trânsito numa determinada via, de forma a informar os condutores do congestionamento existente no momento, desincentivando-os a utilizá-la;
- Instalação de portagens para o acesso ao centro da cidade;
- Apostar num sistema de gestão de tráfego inteligente.

Podemos salientar também, que a experiência mostra não existir uma solução única e eficaz para a diminuição do congestionamento automóvel, levando as autoridades locais a monitorizar e a planear possíveis soluções para os problemas que vão surgindo.

1.3.2 Melhorar o ambiente urbano

Com a finalidade de melhorar o ambiente urbano e mundial, foi criado um protocolo que obriga os governantes de vários países, a criarem condições que visem combater a emissão de gases poluentes para a atmosfera, que consequentemente, são responsáveis pelo efeito de estufa e pelo aquecimento global. Este protocolo, denominado Protocolo de Quioto¹, entrou em vigor em 2005 e contém um calendário que obriga os países desenvolvidos a reduzir a emissão de gases do efeito estufa até determinada data, fornecendo algumas medidas, que podem ser tomadas, a fim de se atingir o objectivo definido.

¹ Protocolo de Quioto – Surge de uma série de eventos iniciada com a *Toronto Conference on the Changing Atmosphere*, no Canadá (Outubro de 1988). O protocolo constitui um tratado internacional com compromissos mais rígidos para a redução da emissão dos gases que provocam o efeito estufa, considerados, de acordo com a maioria das investigações científicas, como causa antropogénica (provocada pelo Homem) do aquecimento global. Discutido e negociado em Quioto no Japão em 1997, foi aberto para assinaturas em 11 de Dezembro de 1997 e ratificado em 15 de Março de 1999. Sendo que para este entrar em vigor precisou que 55% dos países, que juntos, produzem 55% das emissões, o ratificassem, assim entrou em vigor em 16 de Fevereiro de 2005, depois da Rússia que o ratificou em Novembro de 2004.

O “Livro Verde – Por uma nova cultura de mobilidade urbana” (EMTA, 2007) também propõe possíveis soluções ou medidas que podem ser tomadas, nomeadamente:

- Incentivar o cidadão e as empresas a utilizar e a adquirir veículos com equipamentos que reduzem as emissões de gases nocivos para a atmosfera ou veículos de elevada eficiência energética;
- Oferecer apoios financeiros às empresas para renovação de frotas e abate de veículos poluidores;
- Aplicar restrições a veículos que produzem muita poluição;
- Promover e apoiar a aquisição, por parte dos operadores de transportes colectivos, de veículos que utilizem combustíveis menos poluentes ou com equipamentos de redução dos gases produzidos;
- Incentivar a utilização de combustíveis menos poluentes ou de bio-combustíveis;
- Criar formas de alertar, informar e sensibilizar os cidadãos para a concentração de poluição atmosférica, existente nos locais mais problemáticos;
- Incentivar o recurso a energias renováveis;
- Dar apoio financeiro público para a construção de novas infra-estruturas de distribuição de combustíveis alternativos;
- Deve ser incentivada uma forma de condução ecológica, que conduza a um menor consumo de energia, com o apoio das escolas de condução;
- Incentivar os cidadãos a deixarem o carro em casa e a usar o sistema de transportes colectivos;
- Proteger as florestas e as áreas jardinadas.

1.3.3 Sistemas de transportes mais eficientes

Um sistema de transportes eficiente, permite tirar partido, de forma integrada, das vantagens que cada modo de transporte, reduzindo os custos económicos e ambientais. Neste contexto o “Livro Verde – Por uma nova cultura de mobilidade urbana” (EMTA, 2007), também apresenta soluções ou medidas que podem ser adoptadas, com o fim de melhorar a integração dos vários sistemas de transporte, estas visam:

- Fomentar uma gestão mais eficaz da via pública e do estacionamento automóvel;
- Desenvolver melhores práticas de extensão do transporte público;
- Adoptar políticas adequadas de ordenamento do território e dos transportes;
- Procurar gerir de forma eficiente as redes e os modos de transporte;
- Criar infra-estruturas de apoio e boas acessibilidades;
- Criar sistemas de informação, para que os cidadãos tenham conhecimentos das alternativas existentes;
- Identificar os pontos fortes e fracos de cada zona urbana, a fim de se poderem corrigir os pontos fracos;
- Criar objectivos de desenvolvimento concretos para cada zona urbana;
- Coordenar as diferentes políticas territoriais, sectoriais e técnicas;
- Planear uma integração de transportes ajustada às diferentes necessidades dos cidadãos.

1.3.4 Transportes urbanos mais inteligentes

Segundo Meirelles (1999), o desconhecimento de novas tecnologias pode conduzir a um planeamento inadequado ou insuficiente da utilização dos transportes colectivos, assim sendo, o planeamento de melhores meios de transporte, poderá levar em conta a existência de serviços e Sistemas de Transporte Inteligentes (STI). Estes STI, para além de fornecerem informações acerca das inovações tecnológicas, também apoiam o processamento destas e a sua redistribuição informativa, de forma a melhorar o transporte de pessoas e de mercadorias.

A implementação dos STI requer que se leve em conta as considerações necessárias à sua implementação, como por exemplo restrições, custos e necessidade de formação de pessoal.

Os STI utilizam a mais moderna tecnologia, nomeadamente, a internet, os painéis electrónicos e os novos motores a diesel, para conseguir um transporte de passageiros e de mercadorias mais rápido, mais económico, mais fiável e com menor impacto no ambiente. Estes sistemas são úteis para identificar anomalias na deslocação dos cidadãos em tempo real, permitindo uma actuação mais rápida, de forma a tornar as cidades mais acessíveis e organizadas funcionalmente, para os cidadãos. Para além do referido, os STI também trazem soluções úteis para os cidadãos, pois estes passam a poder planear o percurso da sua viagem, antes de sair de casa ou do local de trabalho.

Os cidadãos, para além de poderem gerir melhor o tempo da sua deslocação, podem ainda optar pelo modo de transporte que melhor se adapta às suas necessidades, tendo

em conta a oferta, os custos, os transbordos e outras características consideradas importantes.

A utilização de sistemas de pagamento e de cartões inteligentes permite a integração de vários meios de transporte no mesmo título, ou seja, a multimodalidade, sendo esta benéfica para os cidadãos. Para além das tarifas, a sensação de segurança na utilização de transportes colectivos, influencia muitas vezes, a decisão de alguns grupos sociais a viajar neste tipo de transporte, não só, pela segurança dentro do meio de transporte, mas também no seu acesso. Neste caso, para além dos STI, as Autarquias podem também procurar melhorar a visibilidade nocturna nas cidades, através de melhores sistemas de iluminação, que aumentem a sensação de segurança dos cidadãos e através da colocação de mais agentes de segurança, nos locais apontados como problemáticos.

Podemos destacar alguns dos serviços de STI referidos no “Livro Verde” (EMTA, 2007) e por Meirelles (1999) que podem ser utilizados para melhorar os transportes urbanos, estando já muitos deles a ser usados em várias cidades:

- O fornecimento de informações para os motoristas de transportes colectivos durante a viagem;
- Novos serviços de informação aos passageiros, antes e durante a viagem;
- Orientações sobre trajectos mais rápidos;
- Reserva e compra de títulos online;
- Pagamento electrónico de títulos de transporte e de estacionamento;

- Informação em tempo real sobre acidentes, eventos ou obras a decorrer em determinada zona;
- Sistemas de controlo de tráfego;
- Monitorização de segurança nas infra-estruturas de acesso e nos meios de transporte, que deve ter em conta a legislação de cada país, bem como o direito à privacidade;
- Rápida notificação às autoridades competentes de situações de emergência e de segurança pessoal;
- Automatização de veículos.

Capítulo 2 – Mecanismos de Concorrência e o Financiamento do Sistema de Transportes Urbano

Introdução

Neste capítulo iremos descrever o mercado de transportes, bem como a necessidade que este mercado tem de regulação, mecanismos de concorrência e de financiamento. Também será referido o papel das entidades reguladoras e as suas actividades.

Abordaremos ainda os mecanismos de concorrência que são ou que podem ser aplicados ao sector dos transportes e no final do capítulo será feita uma descrição das dificuldades de financiamento do sector e das formas de financiamento possíveis para o mesmo.

2.1 As falhas de mercado e a necessidade de intervenção

O papel do Estado, numa sociedade, visa sobretudo corrigir as denominadas falhas de mercado, que no caso do transporte urbano, são produzidas pela existência de monopólios naturais, de concorrência imperfeita entre os vários operadores e de externalidades. Outra das grandes falhas de mercado, existentes no sector, é o facto do transporte urbano ser fornecido abaixo do seu custo real de produção, uma vez que a maioria das tarifas praticadas não cobrem, os custos operacionais das empresas fornecedoras deste tipo de serviço. Pois caso isto acontecesse, o transporte urbano, poderia deixar de ser atractivo face ao transporte individual.

Cabe nestes casos ao Estado, criar medidas de intervenção, que possam corrigir ou atenuar as falhas referidas.

O mercado de transportes urbanos tem como finalidade fornecer aos cidadãos, que residem ou trabalham numa determinada área urbana, uma forma de transporte alternativa ao transporte particular, mediante o pagamento de uma tarifa previamente estabelecida. Pode-se assim dizer, que este mercado tem como principal objectivo facilitar a mobilidade dos cidadãos dentro dos centros urbanos, por isso, do lado da oferta encontram-se todas as empresas fornecedoras dos vários modos de transporte existentes na maioria das cidades, como o transporte rodoviário, ferroviário e marítimo e do lado da procura cidadãos que se deslocam diariamente nos vários centros urbanos e periferias.

Os transportes urbanos podem englobar duas ou mais áreas urbanas ou uma área urbana e as áreas subjacentes a esta. No entanto, em relação à prestação deste serviço de transporte urbano podemos ainda diferenciá-lo em transporte regular ou ocasional, pois o transporte urbano regular tem itinerário, horário e tarifas previamente definidos, enquanto que o transporte urbano ocasional não tem nem itinerário nem horário previamente definido. Para além do referido o transporte ocasional satisfaz, normalmente, as necessidades específicas de um só cidadão, como por exemplo, o serviço de táxis.

O mercado de transportes urbanos para ser eficiente deve ser adequado às necessidades dos cidadãos, tanto ao nível da quantidade como da qualidade, deve também ser fornecido ao menor custo possível e promover a igualdade de tratamento a todos os cidadãos, independentemente das suas condições económicas e sociais. Neste contexto podemos diferenciar bens públicos de bens privados, estes bens definem-se em função

de duas características, a rivalidade e a exclusão. Um bem diz-se que é público quando o seu consumo por parte de um indivíduo não diminui a quantidade existente para outro e quando nenhum indivíduo pode ser excluído do seu consumo. Por outro lado, nos bens privados o consumo é rival, ou seja, o aumento do seu consumo diminui a quantidade existente para os outros indivíduos fazendo-se a sua exclusão através do preço. Para além deste tipo de bens existem ainda os bens denominados mistos ou bens de clube, são bens cuja rivalidade é parcial e onde existe exclusão, segundo Pereira, Afonso, Arcanjo e Santos (2007).

Os serviços denominados públicos são normalmente bens públicos ou bens mistos, neste caso pode afirmar-se que o transporte urbano é considerado um serviço público, pois podem ser gratuitos, fornecidos a um preço inferior ao custo de prestação do serviço e de consumo facultativo. Para além disto todas as entidades que fornecem os vários modos de transporte, comprometem-se a prestar este tipo de serviço com regularidade, continuidade e mediante tarifas previamente acordadas com as entidades administrativas competentes. No entanto, este tipo de tarifas previamente acordadas e com carácter social obrigam, muitas vezes, as várias entidades fornecedoras deste tipo de transporte a aplicar tarifas inferiores ao custo de produção e de manutenção do serviço. Nestes casos torna-se fundamental que o Estado ou as Autarquias Locais atribuam, aos vários operadores de transporte, indemnizações compensatórias ou subsídios, para que estes possam sobreviver financeiramente e continuar a prestar este tipo de serviço público.

Se o transporte urbano não fosse considerado um serviço público, os cidadãos teriam de pagar um preço mais elevado pelo uso do transporte urbano e não teriam a flexibilidade

de horários que este apresenta. Pois os operadores dos vários transportes poderiam optar por fornecer o serviço apenas nas horas com maior fluxo de cidadãos utilizadores, isto para aumentarem os seus resultados operacionais.

2.1.1 Monopólios naturais

Os monopólios naturais existentes em alguns sectores de mercado devem-se ao facto dos bens fornecidos serem considerados um bem essencial à população. Este tipo de bens essenciais, têm normalmente uma procura inelástica ou rígida, ou seja, a procura do bem não é sensível à variação do preço do mesmo, uma vez que o aumento do preço reduz a procura, mas não na mesma proporção Viscusi, Harrington e Vernon (2005).

No caso dos transportes urbanos a procura não é totalmente inelástica, pois se o preço destes não for competitivo em relação ao uso do transporte individual a procura irá certamente diminuir bastante. No entanto, os monopólios naturais existentes no sector surgem devido a outros factores, nomeadamente, pelo facto de serem necessários elevados investimentos em infra-estruturas que justificam a intervenção do Estado. Estes investimentos são normalmente considerados custos irrecuperáveis, devido à inviabilidade económica e geográfica da existência de duas redes de operadores numa mesma área geográfica, devido também à necessidade ou à obrigação da prestação deste tipo de serviço público essencial à mobilidade urbana e devido à existência de economias de escala provocadas por empresas que conseguem absorver toda a procura ao menor custo possível, provocando barreiras à entrada de novos concorrentes.

As economias de escala, surgem quando a organização do processo produtivo permite aumentar a quantidade produzida, de um produto ou serviço, sem consequentemente aumentar o custo médio de produção, ou seja, o custo médio do produto ou serviço diminui com o aumento da produção, quando este facto ocorre estamos perante as chamadas economias de escala Viscusi, Harrington e Vernon (2005). Uma empresa que se encontre no mercado de transportes e cujo investimento inicial, que exige maior esforço financeiro, já se encontre diluído pelo número de cidadãos transportados, possui uma grande vantagem em relação a uma possível concorrente que entre de momento no mercado, pois esta última terá com certeza custos médios por produto maiores. Nestes casos diz-se que existe um monopólio natural quando uma empresa consegue fornecer um bem ou prestar um serviço com um custo inferior ao que seria praticado se houvessem mais empresas a concorrer com o mesmo bem ou serviço. Cabe nestes casos ao Estado criar concorrência no mercado para impedir o poder de mercado excessivo.

2.1.2 Concorrência imperfeita

No mercado de transporte urbano, estamos perante uma concorrência denominada imperfeita, isto porque existem no mercado operadores considerados monopólios naturais (exemplo: Metropolitano de Lisboa). Estes monopólios existem, devido ao elevado investimento que é necessário fazer para construir as infra-estruturas necessárias, ao seu funcionamento e devido à existência de economias de escala neste modo de transporte. Tudo isto faz com que o custo médio por transporte de passageiros diminua com o aumento destes, conseguindo a empresa satisfazer toda a sua procura.

Nos mercados competitivos, o preço é determinado pelas transacções entre compradores e vendedores, servindo este de referência para consumidores e produtores, uma vez que o consumidor escolhe o produto de acordo com a sua disponibilidade para pagar. Neste tipo de mercados não existe necessidade de o Estado intervir como regulador económico, mas num mercado onde existem falhas de mercado, a regulação por parte do Estado, já faz sentido, para garantir o equilíbrio entre a oferta e a procura dos bens e serviços fornecidos pelas empresas, para criar concorrência entre estas de forma tornar a sua gestão mais eficiente e para derrubar as barreiras à entrada de novos concorrentes.

2.1.3 Externalidades

As externalidades surgem quando a actuação de um indivíduo influencia o bem-estar de outro indivíduo para melhor ou para pior, daí estas poderem ser consideradas positivas ou negativas Cullis e Jones (1998). No sector do transporte urbano são exemplo de externalidades positivas, a criação de novas infra-estruturas e a manutenção das existentes (melhores e mais vias públicas), e de externalidades negativas a utilização de transporte individual, este além de aumentar poluição ambiental e o congestionamento das vias, não paga todos os custos relativos às externalidades negativas que produz.

2.2 As instituições de regulação e os mecanismos de concorrência

O facto do mercado de transportes urbanos ser considerado um serviço público, aliado à existência, neste sector, das chamadas falhas de mercado atrás descritas, faz com que este sector careça de um bom planeamento, uma boa coordenação e de prioridades que

garantam o interesse público. Surge assim, pelos motivos apresentados, a necessidade de regulação deste tipo de serviço, devendo a entidade ou as entidades reguladoras procurar, regular, disciplinar, fiscalizar e controlar o serviço de transporte urbano prestado, aplicando sanções pelo incumprimento das suas demandas. Para além do referido existe ainda a necessidade de criar uma boa política de concorrência no sector dos transportes urbanos, devido à necessidade que este mercado tem de um elevado investimento público ou privado e pelos preços praticados que, na maioria dos casos, não cobrem os custos de produção do serviço prestado.

Uma das soluções encontradas, por parte de algumas entidades reguladoras, para a criação de concorrência face aos monopólios naturais, foi a autorização do uso de infra-estruturas já existentes por parte de novas empresas, potenciais concorrentes. Esta autorização obriga a que a empresa concorrente partilhe todos os custos de manutenção da infra-estrutura em causa e cumpra todas as normas de segurança necessárias à sua preservação.

Para além do uso partilhado de infra-estruturas e a fim de se encontrarem soluções para os possíveis problemas criados com a existência de monopólios naturais no sector dos transportes urbanos, as entidades reguladoras podem procurar: controlar as políticas tarifárias das várias operadoras, controlar a entrada e a saída de novos operadores de transporte, organizar e coordenar a oferta, incentivar e monitorizar o desempenho dos vários operadores de transporte e procurar introduzir comportamentos competitivos.

Actualmente em Portugal, quem regula os transportes terrestres, é o Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres (IMTT), este instituto, para além de prosseguir

as atribuições do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, deve também ter em conta nas suas tomadas de decisão, a posição das Autarquias locais face às decisões que pretende tomar. Uma vez que compete às Autarquias locais, conhecer e tomar decisões, acerca de assuntos relacionados com os serviços prestados na sua autarquia.

No entanto, como o mercado de transportes urbanos nas áreas metropolitanas é muito diferente daquele que existe em outras regiões do país, porque o fluxo de cidadãos que se desloca diariamente, no mesmo espaço urbano, é muito maior nos grandes centros urbanos face aos mais pequenos, surgiram as autoridades metropolitanas de transporte. Estas permitem a coordenação e o alinhamento de estratégias sobre os transportes urbanos entre, o Estado, as Autarquias e os Operadores ao nível da rede de transportes, funcionando como entidades reguladoras do sector dos transportes. O seu principal objectivo consiste em atingir uma boa relação custo/benefício na utilização do transporte urbano. Para isso pretende-se que sejam tomadas medidas no sentido de criar sistemas tarifários e interfaces intermodais que assegurem a intermodalidade ou a multimodalidade no uso de transportes urbanos. Bem como planear e coordenar políticas de publicidade e de investimento na rede de transporte a fim de promover a sua utilização, ou seja, criar mecanismos de concorrência, procurando ao mesmo tempo adaptar as redes de transportes às necessidades dos cidadãos.

O número de operadores que supostamente serão coordenados pelas autoridades de transportes varia muito de uma cidade para outra, existindo cidades com menos de cinco operadores e cidades com mais de cem operadores. Os contratos de concessão ou de contratualização, com os vários operadores devem ter em conta a qualidade do serviço

prestado e incluir incentivos que permitam recompensar as empresas quando estas oferecem uma qualidade de serviços elevada. Caso as autoridades decidam adjudicar contratos a empresas, o processo deve ser aberto, transparente e não discriminatório.

2.2.1 Instituições de regulação

Segundo as leis existentes na maioria dos países compete às Autarquias Locais o planeamento, a gestão e a realização de investimentos nas redes de transporte local, este investimento deve englobar as infra-estruturas necessárias ao funcionamento dos vários modos de transporte existentes na autarquia, desde que estes não sejam da competência da administração central do Estado. No entanto, face aos problemas de mobilidade que todas as grandes cidades atravessam, surgiram em algumas cidades europeias incluindo Portugal, as Autoridades Metropolitanas de Transportes (AMT).

As AMT, são entidades públicas empresariais dotadas de autonomia administrativa, financeira e patrimonial, que têm como objectivo a prestação do serviço público em moldes empresariais relativos á gestão, planeamento, exploração e desenvolvimento do sistema de transportes nas áreas metropolitanas, tudo isto em articulação com o desenvolvimento urbanístico e o ordenamento do território. A criação das AMT visa assim uma menor intervenção do Estado, como autoridade central, e visa ainda uma maior intervenção das Autoridades Locais no sector dos transportes metropolitanos. Como as AMT apenas têm de regular o sistema urbano de transportes de determinada área metropolitana e não de todo o país, estas podem tornar-se um modo de regulação mais eficaz face modelo existente.

Constituem receitas de cada AMT as comparticipações, as dotações e subsídios atribuídos pelo Estado e pelas Autarquias respectivas, as taxas e multas aplicadas e todas as receitas que provenham do exercício da sua actividade.

2.2.2 Mecanismos de concorrência

O Regulamento n.º 169/2009², da Comunidade Económica Europeia, define a aplicação de regras de concorrência nos sectores de transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável. Este regulamento constitui um dos elementos da política comum dos transportes e da política económica geral. Neste são proibidos os acordos entre as empresas e as práticas concertadas susceptíveis de afectar a concorrência entre estas, a não ser, entre outras disposições, que estas práticas contribuam, para melhorar a qualidade do serviço prestado, para aumentar a produtividade das empresas ou para promover o progresso técnico ou económico. As práticas consideradas abusivas podem ser, entre outras, a formulação de preços e de condições de transporte não equitativos ou o limitar a oferta de transporte em prejuízo do cidadão.

Actualmente a escolha do transporte urbano por parte do cidadão é feita a pensar na relação qualidade/preço. Neste caso, as autoridades reguladoras devem preocupar-se, cada vez mais, em criar ou manter a concorrência entre as empresas de transporte urbano, tendo em conta os regulamentos aplicáveis. Para isso, devem verificar e avaliar a qualidade do serviço oferecido, com a política de preços praticada pelas empresas, devendo verificar também, quais os mecanismos de financiamento utilizados pelas

² Regulamento (CE) n.º 169/2009 do Conselho, de 26 de Fevereiro de 2009, relativo à aplicação de regras de concorrência nos sectores dos transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável.

empresas e se estes são suficientes para cobrir os seus custos operacionais. Só assim se pode garantir a existência de concorrência privada ou pública no transporte urbano de cidadãos.

As empresas devem também preocupar-se em oferecer veículos de transporte seguros, confortáveis e adaptados a cidadãos com necessidades especiais.

Todos sabemos que o maior concorrente dos transportes urbanos é o transporte individual, sendo este actualmente um desafio difícil de ultrapassar, mas podemos no entanto referir alguns factores que afectam positivamente este mercado e que aumentam o seu poder concorrencial, nomeadamente, o aumento do desemprego, o aumento do preço dos combustíveis e o aumento do congestionamento.

Com o passar do tempo assiste-se por vezes à degradação de muitos transportes urbanos, isto porque, muitas das empresas fornecedoras de transporte urbano têm poucas ou nenhuma verbas para fazer face ao desgaste do material circulante e porque a sua maioria revela sempre resultados operacionais negativos. Muitas destas empresas só consegue aumentar ou renovar frotas com subsídios do Estado, esta situação pode e está a tornar-se insustentável, isto se o nosso desejo é ter transportes urbanos competitivos, eficientes, confortáveis e amigos do ambiente. Torna-se assim necessário criar um sistema de financiamento do transporte urbano que consiga dispensar os subsídios do Estado.

2.2.3 A European Metropolitan Transport Authorities (EMTA)

A nível europeu foi criada em 1998 a Associação Europeia das Autoridades Metropolitanas dos Transportes (EMTA). Esta associação sem fins lucrativos tem como finalidade formar um ponto de encontro na troca de informações, acerca das melhores práticas entre as autoridades públicas responsáveis pelo planeamento, integração e financiamento de serviços de transportes urbanos nas grandes cidades europeias. Esta associação procura assim ajudar os Governos e as Autoridades Metropolitanas de Transportes a encontrarem soluções para os problemas que enfrentam nas suas área metropolitanas.

Neste contexto a EMTA realiza estudos sobre temas que são conjuntamente solicitados pelos seus membros, podendo depois fazer recomendações, pedidos e tomar iniciativas, no que diz respeito às instituições europeias e internacionais, particularmente no domínio da investigação e do desenvolvimento. Poderá também participar em eventos internacionais em nome dos seus membros. Dez anos após sua criação esta reúne agora trinta e uma dessas autoridades, responsáveis pela melhoria das condições de mobilidade europeia dos cidadãos europeus.

De acordo com o Directório que descreve a organização e as actividades da EMTA, “*Directory of public transport in the European metropolitan areas*” (EMTA, 2009), ver pág. 5), as suas actividades compreendem:

- O intercâmbio de informações entre as autoridades dos diversos estados-membros, através de reuniões regulares, trabalhos de grupo, espaços próprios

existentes no site da EMTA e através de notícias publicadas na carta de informação trimestral da EMTA;

- A assistência permanente prestada pelo secretariado-geral da EMTA aos deputados que necessitarem de informações ou conselhos;
- Colher informação dos membros sobre as últimas evoluções nas questões de transportes a nível europeu;
- Fazer investigações e avaliações a fim de melhorar os conhecimentos e competências das autoridades de transportes públicos. Este tipo de investigações e avaliações têm sido feitos relativamente à contratação de operadores, ao acompanhamento e medição da qualidade das autoridades, à captura de financiamento para os transportes públicos e à acessibilidade dos transportes públicos para cidadãos idosos ou com mobilidade reduzida. No entanto, actualmente, também se inclui nas investigações e avaliações os sistemas tarifários, a implementação do novo regulamento europeu sobre as obrigações de serviço público e o financiamento dos transportes públicos;
- A publicação trimestral de uma carta de informação sobre as últimas notícias acerca do transporte público nas áreas metropolitanas europeias. A edição de uma publicação designada “Barómetro de Transportes Públicos nas Áreas Metropolitanas Europeias”, que resume os principais indicadores estatísticos de mais de 25 territórios urbanos;
- A organização de “*workshops*” e conferências sobre questões de interesse comum, como por exemplo, contratos cujo domínio é o transporte público, missões e organizações dos transportes públicos, autoridades dos transportes, coordenação entre transportes e políticas do uso de terras, relações com as

empresas operadoras de transporte público, acessibilidade dos sistemas de transportes e sistemas de transporte porta a porta. Estes trabalhos são depois publicados no site da EMTA;

- A representação e a defesa dos interesses das autoridades de transportes públicos, a nível europeu e internacional;
- A adopção de posições comuns acerca de questões de interesse comum, nomeadamente de projectos de regulamento europeus como as exigências de serviço público, o Livro Verde sobre os serviços de interesse geral e o Livro Verde sobre a Mobilidade Urbana.

2.3 As formas de financiamento

O financiamento do transporte urbano, deve ser feito por todos os que têm interesse no aumento da sua utilização, por parte do cidadão. Neste caso temos então as Autoridades Locais, Regionais, Nacionais, Comunitárias e para além destas o financiamento também deve e pode ser feito pelo próprio cidadão, pois este também beneficia da existência de melhores redes de transporte urbano, que provocam menos congestionamento e menos poluição ambiental.

As dificuldades de financiamento do transporte urbano prendem-se com as restrições que existem, do ponto de vista financeiro, por parte das Administrações Centrais e Locais dos vários países, por isso torna-se necessário encontrar formas de financiamento sustentáveis financeiramente, mas que não diminuam a qualidade do serviço prestado. Por outro lado, os países ao atribuírem indemnizações ou subsídios, que cubram o

défice dos vários operadores de transporte urbano, poderão agravar o valor do défice da Administração Pública.

Em Portugal, por exemplo, os vários operadores de transporte urbano têm recebido do Estado, pela sua obrigação de prestação de um serviço público, indemnizações compensatórias em montante normalmente inferior ao custo estimado dessas obrigações, isto tem originado grandes défices nas contas dos vários operadores de transporte. Por outro lado, a atribuição de subsídios ou de indemnizações compensatórias pode também tornar-se um desincentivo à eficiência de gestão, por parte dos vários operadores de transporte urbano, por isso estas indemnizações deveriam apenas cobrir o défice correspondente ao financiamento da construção e remodelação de infra-estruturas.

Por outro lado, apesar da própria União Europeia possuir actualmente várias formas de incentivo ao investimento no transporte urbano, através do fundo de coesão, dos fundos estruturais e de empréstimos concedidos pelo Banco Europeu de Investimentos, estes têm até agora sido atribuídos sem transparência, sem indicadores de desempenho, eficiência e eficácia de resultados. Isto tem obrigado a União Europeia a procurar criar novos regulamentos comunitários acerca das obrigações de serviço público. Marcos (1998)

2.3.1 As tarifas

Uma das formas de financiamento dos transportes urbanos são as tarifas, estas podem ser definidas em função do custo médio de produção do serviço ou em função do custo

marginal do mesmo. Se forem definidas em função do custo médio de produção serão tidos em conta os custos variáveis e os custos fixos de produção dos bens, em relação à quantidade produzida. Este tipo de tarifas resulta normalmente em receitas suficientes para cobrir os custos, no entanto, pode induzir a ineficiência se os consumidores pagarem todos os custos de produção do bem, independentemente do seu valor.

Se as tarifas forem definidas pelo custo marginal de produção do bem, apenas contam para o seu cálculo os custos variáveis de produção do bem em relação à procura do mesmo. No caso dos transportes urbanos as tarifas pelo custo marginal irão produzir tarifas que maximizam o bem estar dos cidadãos utilizadores, pois permitem o acesso de mais cidadãos ao transporte urbano, e irão conduzir a uma utilização mais eficiente dos recursos públicos, pois o custo da tarifa diminuiu com o transporte de mais um cidadão. Isto deve-se ao facto do custo marginal de produção do transporte não ter em conta os custos fixos da empresa. No entanto, as tarifas quando definidas pelo custo marginal de produção do bem, apesar de beneficiarem o cidadão utilizador produzem desequilíbrios nas contas das empresas fornecedoras dos transportes urbanos, pois estas tarifas não cobrem os custos fixos da empresa tornando-a dependente de subsídios públicos ou de empréstimos bancários.

Para se encontrar uma tarifa considerada ótima esta poderá ter em conta não só os custos de produção do transporte mas também outros factores, ou seja, poderá reflectir por exemplo os trajectos utilizados pelos cidadãos, o tempo de percurso e o tipo de cidadão que utiliza o transporte. Uma tarifa ótima não pode ainda desincentivar a utilização do transporte urbano por parte do cidadão, pois quanto maior a procura

menores serão os custos, tendo em conta as economias de escala existentes no sector.

Marcos (1998)

2.3.2 Os subsídios públicos

Os subsídios públicos ou as indemnizações compensatórias são como já referido uma forma de financiamento do transporte urbano. As razões que defendem a existência deste tipo de transferências por parte do orçamento do Estado, como forma de financiamento deste tipo de serviço são, a oferta de um serviço de transporte urbano a custos reduzidos e com garantia de qualidade para os cidadãos, a protecção ambiental e os gastos a nível energético.

Estudos feitos mostram que os subsídios públicos desincentivam as empresas a reduzirem os seus custos, originando consequentemente, défices nas suas contas e uma maior dependência deste tipo de financiamento. Outro dos problemas, deste tipo de subsídios, prende-se com o facto das empresas de transporte urbano, não possuírem um carácter redistributivo para os cidadãos. Pois todos beneficiam com a existência de transportes urbanos a preços acessíveis, independentemente do seu extracto social, levando muitos economistas a considerar, que seria preferível e mais produtivo, para as empresas, se os subsídios beneficiassem directamente os cidadãos mais desfavorecidos.

Marcos (1998)

2.3.3 As parcerias Público – Privadas

Dentro das parcerias público – privadas podemos salientar os contratos de concessão elaborados entre o Governo ou as entidades reguladoras do sector e as empresas fornecedoras de transporte urbano. Nestes casos a concessão tem por objecto a exploração do serviço de transporte urbano e a exploração das infra-estruturas, interfaces, áreas comerciais e parques de estacionamento caso existam.

Nestes contratos de concessão, o concessionário é obrigado a realizar a exploração do serviço concessionado, oferecendo uma capacidade de transporte adequada aos níveis da procura, garantindo condições de qualidade, comodidade, rapidez e de segurança. A exploração do serviço de transporte, na extensão do percurso concessionado é exclusiva do concessionário, tendo este o direito a ser compensado pelos prejuízos financeiros, decorrentes da abertura de novas infra-estruturas, exceptuando-se os casos em que estas não afectem o volume de tráfego habitual da empresa. Ao Estado compete fiscalizar a actividade do concessionário no que respeita ao cumprimento das obrigações de concessão e à legislação aplicável.

Uma outra forma de financiar os transportes urbanos, podem ser as contribuições pagas por empresas sediadas nas cidades que são abrangidas pela existência de transporte urbano. Pois estas beneficiam directamente com a presença de transportes urbanos para a deslocação atempada dos seus funcionários e evitam os custos de recolha de pessoal, este contributo pode ser feito em função do número de trabalhadores.

Neste contexto também os automobilistas beneficiam da existência de transportes urbanos, pois estes reduzem o congestionamento das vias e consequentemente reduzem

os danos ambientais. Estas contribuições podem advir da utilização de veículos particulares, com a aplicação de taxas sobre os combustíveis, de portagens urbanas e de parques de estacionamento pagos.

A publicidade nas empresas de transporte urbano também contribui para o financiamento deste, bem como o aluguer de espaços comerciais dentro das infra-estruturas existentes ou próximas destas. Marcos (1998)

Capítulo 3 – Soluções do Transporte Urbano Metropolitano em Algumas Cidades da Europa

Introdução

Neste capítulo, será explicado e analisado segundo vários critérios, o modo de funcionamento do transporte colectivo urbano das áreas metropolitanas de Lyon, Manchester e Sevilha. Estas três cidades europeias não foram seleccionadas ao acaso, foram escolhidas porque possuem características geográficas e populacionais semelhantes às existentes na área metropolitana de Lisboa.

3.1 Abordagem metodológica

Para conseguirmos comparar o funcionamento e a regulação do sector dos transportes urbanos nas áreas metropolitanas de Lyon, Manchester e Sevilha foi necessário fazer uma pesquisa, acerca do modo como estão organizados os vários modos de transporte existentes em cada uma das áreas apresentadas. Salientamos ainda a sua forma de gestão e o papel das autoridades responsáveis pela regulação do sector em causa. Isto porque, cada área metropolitana possui modos diferentes de organização dos vários modos de transporte.

Os dados foram obtidos através de informação disponibilizada pelas respectivas autoridades competentes, que regulam o sector do transporte urbano em cada uma das áreas estudadas. Para termos uma ideia mais profunda do funcionamento de cada um dos modos de transporte urbano existentes, como por exemplo a rede de metro, de

eléctricos, etc. foi também consultada a informação disponibilizada por cada organização envolvida, bem como os respectivos relatórios de contas.

Os critérios propostos para realizar esta análise comparativa foram descritos na grelha abaixo apresentada. Estes critérios foram escolhidos, tendo em conta as características comuns aos vários sistemas de transportes, das cidades estudadas.

Quadro 3.1 – Descrição da Grelha de Critérios

Critério	Descrição
Modelo de gestão	A área metropolitana em estudo possui ou não uma ou várias entidades competentes que gerem os vários modos de transporte.
Modelo de regulação e concorrência	O acesso à exploração de uma actividade de transporte colectivo urbano metropolitano é concedido através de licenças, contratos de concessão ou o acesso é livre.
Modelo de coordenação intermodal	Existe preocupação por parte das autoridades competentes com a existência de um modelo de coordenação intermodal, entre os vários modos de transporte existentes na área metropolitana, ou seja, existe partilha de infra-estruturas e títulos comuns que dão acesso aos vários modos de transporte. As infra-estruturas existentes possuem acesso facilitado para cidadãos com pouca mobilidade física.
Modelo de financiamento	O financiamento das actuais e futuras redes de transporte e dos défices operacionais, é realizado com recurso a verbas provenientes de: <ul style="list-style-type: none"> - Orçamento de Estado; - Subsídios públicos; - Contratos de concessão; - Tarifas; - Saldo da Conta de exploração; - Subsídios específicos; - Outras receitas da empresa.
Tarifação	As tarifas dos vários modos de transporte são reguladas ou não pelas autoridades competentes, existem tarifas gratuitas ou não.
Preços	Os preços são únicos independentemente do modo de transporte utilizado ou são variáveis por modo de transporte utilizado.
Transporte nocturno	Existe na área metropolitana transporte urbano nocturno, se sim este funciona diariamente.
Transporte escolar	Existe na área metropolitana transporte exclusivo para a deslocação escolar, se sim este serviço é gratuito ou não.

3.2 Análise comparativa do transporte colectivo urbano em Lyon, Manchester e Sevilha, segundo a grelha de critérios

Neste ponto faremos uma breve análise, dos sistemas de transporte urbano, das áreas metropolitanas escolhidas para estudo. Iremos descrever também o seu modo de gestão e o acesso às respectivas redes de transporte.

3.2.1 O transporte colectivo urbano em Lyon

3.2.1.1 Características gerais da cidade e do seu sistema de transporte

Lyon capital da região “*Rhône-Alpes*” em França é considerada a segunda maior cidade francesa e fica situada nas planícies formadas pelo vale do rio “*Ródano*”. A área metropolitana da cidade de Lyon abrange 57 municípios, no interior da cidade propriamente dita, e 7 municípios situados na periferia da cidade, onde no seu total habitam cerca de 4.415.000 de habitantes (dados de 2007) numa área com 47,95km² (Wikipedia / Lyon).

A comunidade urbana de Lyon é administrada pelo “*Conseil de communauté*”, este é constituído por 155 conselheiros, eleitos por seis anos, pelas várias Câmaras Municipais. Este “*Conseil de communauté*” reúne-se dez vezes por ano, para tomar decisões acerca dos projectos mais importantes da cidade.

O sistema de transporte urbano de Lyon pode dividir-se em três redes diferentes, uma rede de metro composta por quatro linhas de metro e duas de Funicular, uma rede de eléctricos com quatro linhas e uma rede de autocarros e de “*trolleybus*”.

Em relação à rede de metro sabemos que esta oferece ligação às linhas de “*trolleybus*”. Quanto à rede de “*trolleybus*” esta contribuiu, para o aumento do espaço colectivo destinado ao transporte urbano, nomeadamente para a criação de ciclovias e de estacionamento para residentes e comerciantes, que resultou da redução do tráfego automóvel. A rede de “*trolleybus*” possui actualmente 127 veículos repartidos por 9 linhas, e oferece ligação às linhas de metro e de autocarro.

Quanto à rede de autocarros, sabe-se que a entidade que gere os transportes na área metropolitana de Lyon, descrita no ponto seguinte, tem vindo a renovar a frota de autocarros da cidade, comprando em média 50 veículos por ano. O seu objectivo consiste em oferecer aos cidadãos autocarros com maiores níveis de conforto, segurança e de acessibilidade. Actualmente a cidade de Lyon é servida por 873 autocarros e 31 mini autocarros. Para além destes veículos existem ainda 11 autocarros que se destinam somente a transportar os cidadãos residentes para os mercados, centros de saúde, etc.

Por último, a rede de transportes urbanos de Lyon, oferece ainda aos cidadãos veículos para as deslocações nocturnas, denominados “*Les lignes Pleine lune*”. Estes servem três rotas diferentes, entre as principais zonas de actividade nocturna da cidade e os centros universitários. O serviço só funciona às quintas, sextas e sábados, entre Junho e Setembro, possuindo uma tarifa de 2,2€, válida para viagens ilimitadas. Para além deste

serviço, existe um outro designado por “*Optibus*”, reservado a cidadãos que vivem na zona urbana da cidade e que estão impossibilitados de utilizar os transportes urbanos ditos normais, devido a dificuldades físicas, como a cegueira, entre outras. O acesso a este tipo de transporte deve ser averiguado por uma Comissão, que avalia o acesso ao mesmo. Os veículos “*Optibus*” são equipados com acessórios para as cadeiras de rodas, podem ser reservados com antecedência e têm um custo por viagem de 3€. Actualmente estão inscritos 2000 cidadãos.

3.2.1.2 Modo de gestão

A gestão dos vários modos de transporte urbano, existentes nesta área metropolitana, é realizada por uma autoridade metropolitana denominada SYTRAL (“*Syndicat Mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise*”). Esta entidade foi criada em 1985, sendo uma entidade independente e com orçamento próprio. É da sua responsabilidade a organização dos transportes colectivos da cidade, para isso reúne representantes da Comunidade Urbana e do Conselho Geral do departamento do “*Rhône*”.

Cabe à SYTRAL, definir as características de oferta dos vários modos de transporte da cidade, a qualidade do serviço prestado, as tarifas praticadas, a manutenção e ampliação da rede de transportes, o controlo de contratos e concursos, as sanções e multas aplicadas, os bónus, os investimentos em infra-estruturas, edifícios e equipamentos relativos aos meios de transporte e, por último, avaliar a satisfação dos utentes do transporte urbano através de inquéritos.

Através dos últimos estudos realizados pela SYTRAL, sabe-se que as políticas de transporte adoptadas têm tido algum êxito, nomeadamente, acerca da decisão de integrar melhor os vários sistemas de transporte com tarifas acessíveis. Pois esta decisão tem contribuído para desincentivar os cidadãos, da área metropolitana, a utilizar o transporte individual. Segundo os últimos inquéritos feitos aos cidadãos, a quota de utilização de carro particular dentro da cidade diminuiu de 53% para 47,5%, nos últimos anos, estando a SYTRAL à espera que esta quota continue a baixar nos próximos anos.

Após a criação da SYTRAL, foram tomadas medidas que têm vindo a contribuir para a redução dos engarrafamentos, anteriormente existentes na cidade. Das medidas tomadas salientamos, a redução do espaço para a circulação de automóveis em detrimento da circulação de transportes urbanos, a troca da expansão da linha de metro pelo investimento em “*trolleybus*”, a criação de parques de estacionamento gratuitos junto das principais linhas de transporte urbano e a interligação de todo o sistema de transporte com a criação de uma tarifa única, que permite o acesso aos vários modos de transporte urbano.

Foi também dado aos cidadãos, um incentivo para que estes se deslocassem mais a pé e de bicicleta, dentro da cidade. Nesse sentido, foram ampliadas as redes de ciclovias e foram acrescentados mais arcos de estacionamento, para as bicicletas, nos vários pontos da cidade. Estas bicicletas são alugadas, sendo a primeira hora gratuita para os possuidores de títulos de transporte urbano. Foi também criado um sistema de transporte escolar, que estimula os estudantes a deslocarem-se a pé para as escolas, fornecendo as

escolas voluntários que supervisionam a deslocação dos estudantes, entre os meios de transporte urbanos e a própria escola.

3.2.1.3 Acesso à rede de transporte

O acesso ao transporte urbano faz-se com recurso a tarifas, definidas de acordo com a lei da Solidariedade e da Reabilitação Urbana existente em França. Esta lei permite que a SYTRAL ajuste as tarifas praticadas ao contexto económico do cidadão. Actualmente, um residente em Lyon paga apenas 47€ por mês, para utilizar todos os meios de transporte urbano existentes na cidade, com excepção dos serviços atrás referidos, como o “*Optibus*” e a rede nocturna. Existe também um título de transporte único, que permite aos cidadãos, deslocarem-se em qualquer rede de transporte.

O financiamento do transporte urbano de Lyon é feito com recurso a verbas provenientes de Tarifas, que conseguem cobrir mais de metade dos custos de actividade da SYTRAL (59,8%), com Subsídios Públicos (20,7%), com Subsídios Específicos (7,9%), com verbas provenientes do Orçamento do estado (2,6%) e com Empréstimos para financiar o Saldo da Conta de Exploração (9%). Esta informação está disponível no [*“Rapport annuel 2008”*, pág. 15 e 16].

3.2.2 O transporte colectivo urbano em Manchester

3.2.2.1 Características gerais da cidade e do seu sistema de transporte

A “*Greater Manchester*” é considerada uma das maiores áreas metropolitanas de Inglaterra, sendo actualmente a terceira com mais população. Este distrito tem cerca de

1.276km², que se encontram repartidos por 10 concelhos administrativos e onde habitam 2.573.200 milhões de habitantes, dados de 2008 (Wikipedia / “*Greater Manchester*”).

A maioria dos serviços prestados pelo distrito é coordenada pela “*Association of Greater Manchester Authorities*” (AGMA), esta associação consiste numa parceria entre as dez autarquias locais da área da “*Greater Manchester*”. Nesta associação, também podem participar outras autoridades existentes no concelho, nomeadamente os Bombeiros, a Defesa Civil, a Autoridade para os Transportes de Passageiros, a Polícia e a Autoridade responsável pelo lixo da cidade.

“*Greater Manchester*” possui actualmente a maior rede de auto-estradas do País, espalhadas por várias zonas do distrito, nelas circulam mais de 89.000 veículos por dia, o que origina um grande congestionamento no distrito.

A rede de transportes urbanos da área metropolitana da “*Greater Manchester*” divide-se em três modos de transporte, pois possui uma rede ferroviária, uma rede de eléctricos e uma vasta rede de autocarros. Sendo todos estes modos de transporte fornecidos por entidades privadas.

A rede ferroviária da “*Greater Manchester*” possui actualmente 100 estações, repartidas por várias linhas de cores diferentes, numa rede com 229km. Esta rede é gerida por operadores privados que utilizam a rede ferroviária do Reino Unido, sendo esta por sua vez gerida pela “*Network Rail*”.

O “*Metrolink*” é o nome da rede de eléctricos existente na área metropolitana da “*Greater Manchester*”, estes servem o centro da cidade e as zonas suburbanas a norte e

a sul da área metropolitana. Neste momento os cidadãos dispõem de três linhas de “*Metrolink*”, sendo este serviço prestado pela empresa “*Stagecoach*”.

A autoridade responsável pela rede de transportes urbanos, que iremos apresentar mais à frente, conseguiu com o apoio das Autarquias Locais a aprovação para alargar o número de estações do “*Metrolink*”, tendo-se iniciado essa expansão em 2006. Esta expansão deve-se ao facto da anterior rede possuir duas falhas, na opinião de muitos utilizadores, a primeira deve-se ao facto dos eléctricos não chegarem a “*Trafford*” e a segunda devido a uma das linhas possuir um tempo de percurso superior ao dos autocarros.

A “*Greater Manchester*” possui ainda, como todas as grandes cidades, uma grande rede de autocarros, repartida por cerca de sete operadores privados. Segundo o GMPTE (2009/2010) esta rede de autocarros possui actualmente 12.000 veículos a circular na cidade e cerca de 3500 paragens de autocarro, transportando anualmente mais de 224 milhões de cidadãos GMPTE (2008).

Dos operadores privados que exploram este modo de transporte urbano, salientamos a “*Manchester Metroshuttle*”, que consiste num serviço de autocarros com três linhas de percursos circulares (linha Laranja, Verde e Roxa), que abrangem as principais zonas do centro da cidade de “*Manchester*”, fornecida pela operadora “*First Manchester*”. A “*Bolton’s Metroshuttle*”, que funciona em “*Bolton*”, fornecida pela operadora “*Bluebird*” em parceria com a Autarquia de local e a autoridade responsável pelo transporte urbano. E a “*Stockport Metroshuttle*” detida pela “*Solutions SK*” e fundada pela “*Stockport MBC*” e pela autoridade responsável pelo transporte urbano.

Na “*Greater Manchester*” existe também um serviço de autocarros nocturnos o “*Nightbus*” que funciona entre a 01h00 e as 03h30, nas zonas de maior frequência

nocturna por parte do cidadão, apenas às sextas e sábados. Actualmente são 18 os percursos disponíveis no centro da “*Greater Manchester*”, existindo outros percursos a funcionar em “*Wigan*”.

Para o serviço escolar a cidade possui 20 operadoras, que fornecem uma vasta rede de transporte em autocarros, que funcionam com uma tarifa especial para menores de 16 anos. No entanto, apesar de ser considerado um serviço escolar de transporte, este serviço também pode ser utilizado por outros cidadãos, pagando estes cidadãos uma tarifa superior à dos estudantes menores de 16 anos.

Além das operadoras de transporte escolar, atrás referidas, existe ainda um serviço denominado “*Yellow's School Bus*”, exclusivo para estudantes, fornecido por 8 operadoras e composto, como o próprio nome indica, por autocarros amarelos. Este serviço tem feito sucesso na “*Greater Manchester*”, por permitir que os estudantes estejam a tempo e horas na escola, não necessitando os pais de se preocuparem com o seu transporte.

Por último, resta salientar que a cidade possui também parques de estacionamento automóvel gratuitos, para os cidadãos que possuem título de transporte urbano, situados junto das estações ferroviárias e das paragens de eléctrico.

3.2.2.2 Modo de gestão

Em toda a Grã-Bretanha, com excepção de Londres, a rede de transportes urbanos é fornecida por empresas particulares, sendo estas que decidem os serviços que prestam e as tarifas que cobram. No entanto, estas não levam em consideração, na maioria dos

casos, as necessidades sociais da população. Por este motivo, foi então criada em “*Manchester*” uma Autoridade responsável pela rede de transporte urbano, ou seja, a “*Greater Manchester Integrated Transport Authority*” (GMITA), cuja actividade é financiada por impostos locais, enviados por todos os Concelhos Distritais da cidade.

A GMITA é o órgão responsável pela definição da política de transportes urbanos locais e pela maneira como são geridas as verbas destinadas a apoiar e a melhorar o transporte urbano na área metropolitana. Todas as decisões tomadas pela GMITA são implementadas pelo “*Greater Manchester Passenger Transport Executive*” (GMPTE), tendo este como função implementar ou executar as decisões tomadas pela GMITA.

A organização da GMITA é composta por 33 conselheiros nomeados pelos concelhos municipais de “*Greater Manchester*”, que se reúnem de seis em seis semanas. O objectivo fundamental da GMITA consiste em proporcionar aos cidadãos da “*Greater Manchester*” uma rede de transportes urbanos integrada, acessível, segura e de qualidade que seja uma alternativa viável do transporte particular. Esta organização é responsável por: “*Greater Manchester Integrated Transport Authority, Constitution*” (GMITA, 2009)

- Determinar o nível de qualidade da rede de transportes local;
- O regime de tarifas;
- Subsidiar os serviços sociais prestados pelos Concelhos distritais, nomeadamente o transporte escolar, o transporte nocturno, o comercial e o acesso a pessoas portadoras de deficiência;
- Coordenar as políticas de segurança dos transportes urbanos;

- Elaborar e planear os planos de transporte local e os investimentos a realizar;
- Apoiar infra-estruturas;
- Promover todas as informações necessárias acerca dos transportes urbanos aos cidadãos, bem como incentivar a utilização dos mesmos.

Actualmente o desafio da GMITA, após uma análise realizada em 2002, sobre o número de viagens realizadas para sair do centro da cidade, durante o período considerado como hora de ponta, consiste em, até 2020, procurar manter o número actual de viagens realizadas em veículos particulares e aumentar as viagens realizadas nos transportes urbanos. Isto irá implicar um investimento significativo em todo o material circulante existente. O estudo efectuado mostrou que actualmente 52% dos cidadãos utilizam o transporte particular e só 48% utiliza o transporte urbano no seu regresso a casa “*Greater Manchester Integrated Transport Authority, Constitution*” (GMITA, 2009). Após este resultado a GMITA assumiu uma previsão de crescimento na ordem dos 8%, de cidadãos utilizadores deste mesmo percurso, para o período compreendido entre 2002 e 2020, que levaria a um aumento inaceitável do congestionamento do espaço rodoviário e do estacionamento automóvel.

Por outro lado, a GMPTE é responsável pela coordenação dos transportes urbanos, executando as políticas traçadas pela GMITA. Esta organização é composta por membros eleitos das Autarquias locais, e embora não execute o serviço de transporte urbano directamente, é responsável por (informação disponibilizada no site da GMPTE):

- Planear o investimento nas actuais e futuras redes de transporte urbano;
- Gerir o financiamento e a administração das tarifas, nos transportes urbanos não gratuitos;
- Financiar o serviço de transporte urbano gratuito;
- Planear e fornecer as infra-estruturas necessárias ao funcionamento do transporte urbano;
- Administrar e financiar o regime de concessão;
- Promover a igualdade de acesso ao transporte urbano de todos os cidadãos;
- Coordenar e promover actividades que melhorem a integração dos vários modos de transporte;
- Fornecer informações sobre os vários modos de transportes urbanos;
- Fazer consultas públicas de forma a verificar a opinião dos cidadãos acerca do transporte urbano de forma a melhorá-lo;
- Promover a utilização do transporte urbano e a informação local acerca do mesmo.

3.2.2.3 Acesso à rede de transporte

O acesso à rede de transportes urbanos é gratuita, caso o cidadão opte por utilizar a rede de autocarros, custando este modo de transporte aproximadamente 1,2 milhões de libras por ano à GMPTE. Quanto ao acesso aos restantes modos de transporte, este é feito com recurso a tarifas, que variam consoante o percurso percorrido e o cidadão utilizador. Existem ainda tarifas familiares, para fins-de-semana e tarifas diferentes para quem procura o transporte urbano, fora das horas de ponta.

Segundo o GMPTE as tarifas pagas pelos cidadãos, apenas conseguem cobrir uma pequena parte dos custos de exploração dos operadores que exploram a rede de autocarros, diluindo-se o seu valor por completo. (Este valor não é referido pela empresa)

O financiamento/investimento dos vários modos de transporte urbano é feito com verbas provenientes dos dez concelhos da área metropolitana, do Orçamento de Estado, de acordos de concessão feitos pela GMPTE e de outros subsídios públicos. Segundo o GMPTE (2009/2010), a GMPTE recebeu para o período de 2008/2009, cerca de 157,95 milhões de libras de Subsídios Públicos (63,9%), 10,52 milhões de libras do Ministério dos Transportes/Orçamento do Estado (4,3%), 78,03 milhões de libras provenientes dos Acordos de Concessão (31,5%) e menos de 1 milhão proveio de Subsídios Específicos (0,3%).

3.2.3 O transporte colectivo urbano em Sevilha

3.2.3.1 Características gerais da cidade e do seu sistema de transporte

A Área Metropolitana de Sevilha possui 4.535,78km², abrange 46 municípios e tem actualmente perto de 1.493.416 habitantes (2008). Nesta área metropolitana encontra-se a cidade de Sevilha que engloba quatro municípios com cerca de 700.000 habitantes (Wikipedia / Área Metropolitana de Sevilha).

A população de Sevilha tem crescido muito nos últimos anos, sendo já considerada a quarta maior área metropolitana de Espanha, a seguir a Madrid, Barcelona e Valência, assumindo actualmente a posição de capital do sul de Espanha. Para além do crescimento populacional assiste-se também ao desenvolvimento industrial e comercial

da cidade, que se iniciou na década de noventa com a Expo 92 (exposição internacional) e que originou a passagem, pela cidade, dos comboios de alta velocidade, que ligam Sevilha a Madrid.

A rede de transportes urbanos da área metropolitana de Sevilha possui, como muitas outras, vários modos de transporte, de salientar uma rede de autocarros fornecida pela “*Transportes Urbanos de Sevilla*” (“*TUSSAM*”), que percorrem toda a área metropolitana, uma linha de eléctricos denominada “*Metrocentro*”, uma rede de metro recentemente inaugurada e que atravessa o rio Guadalquivir, uma rede ferroviária denominada “*Cercanías Sevilla*” e uma rede de transporte comunitária para bicicletas, denominada “*Sevici*”.

A rede de autocarros urbanos é gerida pela própria “*TUSSAM*”, esta possui uma vasta rede de autocarros que circulam por toda a área metropolitana de Sevilha, em 44 percursos diferentes, sendo 38 destes percursos directamente operados por esta, 2 subcontratados e os outros 2 concessionados. Devido à elevada emissão de gases poluentes por parte dos veículos mais antigos a “*TUSSAM*” resolveu renovar a sua frota mais envelhecida (com mais de 18 anos), iniciando-se esta renovação em 2004. Esta rede de autocarros é complementada por um programa comunitário, que incentiva a utilização de bicicletas por parte do cidadão na sua deslocação diária, este serviço é denominado por “*Sevici*”. De salientar que o cidadão para além do valor do aluguer da bicicleta, paga um depósito em dinheiro no terminal bloqueador, que serve de caução, e que lhe é devolvido aquando da colocação da mesma no referido terminal.

A rede de eléctricos de Sevilha (“*Metrocentro*”) ainda se encontra em expansão, tendo actualmente apenas uma linha denominada T1, onde circulam 4 veículos iguais aos que circulam na linha 1 de metro. Este meio de transporte é também fornecido pela “*TUSSAM*”.

Só agora, em 2009/2010, é que a cidade de Sevilha será servida por uma rede de metropolitano, isto porque, apesar da sua conclusão ter estado prevista para o início de 2007, as obras necessárias sofreram alguns atrasos, devido à construção do túnel que atravessa o rio Guadalquivir e a achados arqueológicos. A rede de metro de Sevilha irá possuir, quando concluída, 4 linhas que se cruzarão entre si, com estações que fornecem acesso facilitado para cidadãos com deficiência, nomeadamente elevadores. Actualmente já se encontra em funcionamento a linha 1 de metro, que possui 22 estações num percurso de 18km.

O serviço de transporte ferroviário de Sevilha, denominado “*Cercanías Sevilla*”, possui actualmente 4 linhas, duas linhas são interurbanas (C1 e C3) e duas que servem a zona urbana da cidade (C2 e C4), de salientar que estas quatro linhas fornecem interligação aos outros meios de transporte urbano existentes. Para além destas linhas, existe já uma quinta linha em fase de construção, bem como novas estações que estão já planeadas para as linhas existentes. A rede ferroviária de Sevilha transporta anualmente e segundo o relatório de actividade da RENFE (2007), cerca de 7.321 milhões de cidadãos.

3.2.3.2 Modo de gestão

A entidade que gere o serviço de transporte urbano da área metropolitana de Sevilha é o denominado “*Consortio de Transportes del Área de Sevilla*”, esta é considerada uma entidade de direito público, com autonomia administrativa e patrimonial. O Consortio de transportes de Sevilha iniciou a sua actividade em 1999, com apenas parte dos concelhos concessionados, pois só agora, em 2009, é que esta entidade passou a englobar todos os concelhos de Sevilha.

Este Consórcio tem como objectivo articular a cooperação económica, técnica e administrativa entre os seus concessionados, tendo como finalidade gerir todos os assuntos relacionados com a criação e manutenção das infra-estruturas e serviços relacionados com o transporte urbano, em toda a área metropolitana de Sevilha. Em resumo, e de acordo com os seus estatutos, o Consórcio tem competências para:

Consortio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla (2006)

- Propor e elaborar o plano de transportes para a cidade, podendo modificá-lo posteriormente;
- Gerir, coordenar, controlar, inspeccionar e aplicar sanções com respeito aos serviços que envolvem o transporte urbano;
- Gerir e coordenar os meios de transporte urbano e respectivas infra-estruturas na área metropolitana de Sevilha;
- Gerir o plano de transportes metropolitano;
- Estabelecer as tarifas para a prestação de serviços no âmbito territorial do Consórcio;

- Promover uma imagem unificada do sistema de transportes da área metropolitana;
- Promover os transportes públicos;
- Fixar os montantes a receber dos vários operadores de transporte urbano, de acordo com os critérios definidos no plano de transportes;
- Distribuir as verbas provenientes das autoridades locais, em conformidade com o disposto no plano metropolitano e nos contratos realizados, com os vários operadores de transporte.

O território que envolve a área metropolitana de Sevilha encontra-se repartido em seis coroas que vão desde a letra A (cidade de Sevilha) até à letra F (*“Villamanrique De La Condesa e Isla Mayor”*). A estrutura organizacional do Consórcio é composta por um Presidente, um Vice-Presidente, um representante de cada município (42) e dois representantes da Junta de Andaluzia, possuindo também um Comité Executivo, um Comité Consultivo e outros órgãos dirigentes.

O Consórcio dentro das suas funções define o sistema tarifário, que deve ser aplicado aos vários modos de transporte, neste contexto, estabeleceu um conjunto de tarifas que visa facilitar e promover a utilização do transporte urbano, por parte do cidadão e um título de transporte único para promover a multimodalidade. Actualmente existem apenas dois títulos de transporte, o Bilhete Único válido para uma viagem e um Cartão de Transporte magnético recarregável, ambos permitem percorrer de transporte urbano toda a área metropolitana, tendo cada modo de transporte uma estrutura de preços diferentes por zona. Resta ainda salientar que quem possui o Cartão de Transporte tem acesso gratuito a alguns parques de estacionamento existentes na cidade.

3.2.3.3 Acesso à rede de transporte

Em Sevilha o acesso ao transporte urbano faz-se, como já referido, com recurso a tarifas, diferenciadas consoante o modo de transporte utilizado e o percurso percorrido, e com um título de transporte único.

Em relação ao financiamento este é feito maioritariamente por contratos de concessão com o Estado, em que este se obriga a compensar os défices de exploração e a financiar o investimento feito nos transportes urbanos, e pelas tarifas pagas.

Devido à pouca informação disponibilizada, em relação às contas da actividade do “*Consortio de Transportes del Área de Sevilla*”, tivemos de recorrer aos valores disponibilizados no relatório da Tussam (2007, ver pág. 68 e 69), para termos uma ideia da forma como é feito o financiamento dos vários modos de transporte de Sevilha. Assim, e segundo este relatório, os custos de exploração da empresa (custos operacionais e financeiros) em 2007 ascenderam a 93.611.285€, conseguindo as tarifas cobrir 38,9% destes custos (36.411.127€), as outras receitas próprias da empresa 5,4% (5.035.618€) e os subsídios públicos 0,1% (43.550€). Subentende-se que o restante dos custos será considerado Saldo da Conta de Exploração, ou seja, cerca de 55,6% (52.120.990€).

3.2.4 Grelha de critérios

Após as descrições feitas acerca das redes de transporte urbano existentes nas áreas metropolitanas de Lyon, Manchester e Sevilha, iremos agora preencher a grelha de critérios, tendo em conta as descrições feitas.

Quadro 3.2 – Perfil das Áreas Metropolitanas de Lyon, Manchester e Sevilha, segundo os critérios propostos

Critérios		Área Metropolitana Lyon	Área Metropolitana Manchester	Área Metropolitana Sevilha
Modelo de gestão	Autoridade metropolitana	X	X	
	Entidade / Consórcio público			X
	Várias entidades públicas			
	Várias entidades privadas		X	
Modelo de regulação e concorrência	Licenças			
	Concessões	X	X	X
	Acesso livre			
Modelo de coordenação intermodal	Infra-estruturas comuns	X		X
	Parques estacionamento grátis	X	X	X
	Parques estacionamento pagos			
	Acesso facilitado a deficientes	X	X	X
	Título transporte único	X		X
	Título transporte variável		X	
Modelo de financiamento	Orçamento de Estado	2,6%	4,3%	
	Subsídios públicos	20,7%	63,9%	0,1%
	Contratos de concessão		31,5%	
	Tarifas	59,8%		38,9%
	Saldo da Conta de exploração	9%		55,6%
	Subsídios específicos	2,3%	0,3%	
	Outras receitas das empresas	5,6%		5,4%
Tarifas	Reguladas contexto económico	X		X
	Reguladas e algumas gratuitas		X	
	Não reguladas			
Preço	Único	X		
	Variável		X	X
Transporte nocturno	Determinados dias da semana	X	X	
	Todos os dias da semana			X
	Não possui			
Transporte escolar	Transporte escolar gratuito		X	
	Sistema de transporte escolar	X		
	Não possui			X

3.3 Em direcção a um modelo comum de organização e funcionamento?

Após concluída a grelha de critérios pode-se verificar que todas estas áreas metropolitanas procuram seguir um modelo comum de organização, isto porque existem pontos comuns na forma como estão a procurar gerir os vários modos de transporte existentes na sua área urbana, nomeadamente procurando ter apenas uma entidade pública responsável pela organização e pelo funcionamento dos vários modos de transporte.

Devemos ainda salientar o facto do acesso à exploração ser realizado através de contratos de concessão nas três áreas metropolitanas, outros factores semelhantes são o modelo de integração dos vários modos de transporte, a preocupação com a criação de infra-estruturas comuns com acesso facilitado a todo o tipo de cidadãos, a existência de parques de estacionamento gratuitos, tarifas reguladas e ainda a existência de transporte nocturno.

No entanto verificamos também que existem factores que ainda não são comuns nas áreas metropolitanas estudadas, como a política de investimento, a política de preços praticados e a importância da existência ou não de transporte escolar.

Capítulo 4 – Concorrência e regulação no transporte colectivo da Área Metropolitana de Lisboa

Introdução

Neste capítulo iremos descrever as características da oferta e da procura do mercado de transporte urbano na Área Metropolitana de Lisboa (AML), bem como as instituições que regulam este mercado e a sua concorrência. No final do capítulo será feita uma comparação do modelo aplicado na AML com os modelos das Áreas Metropolitanas descritas no capítulo 3.

4.1 A organização do mercado de transporte urbano e metropolitano na área metropolitana de Lisboa

A AML engloba 18 Concelhos, com uma população estimada em 2007 de 2.808.414 cidadãos (informação disponível no site da AML). Esta possui como muitas outras Áreas Metropolitanas uma rede de transportes urbanos, que procura satisfazer a procura dos cidadãos. Para termos uma ideia da estrutura deste mercado de transportes, iremos analisar os dados fornecidos pelos vários operadores de transporte envolvidos.

4.1.1 A oferta de transporte urbano

A oferta de transporte urbano na AML é realizada actualmente por várias entidades, que podem ser repartidas por modo de transporte.

Os responsáveis pelas deslocações ferroviárias da AML são a Fertagus e os Comboios de Portugal Lisboa (CP - Lisboa), esta oferta encontra-se repartida por cinco linhas, uma da Fertagus e outras quatro da CP – Lisboa, são elas a linha da Azambuja, a linha de Sintra, a linha da cascais e a linha do Sado.

A CP – Lisboa refere no seu Relatório e Contas de 2007 que possui actualmente 31 comboios com capacidade para transportar 61.305 cidadãos/dia. Quanto aos horários, estes comboios circulam diariamente entre as 05h00 da manhã e a 01h30 da madrugada, possuindo ainda a CP – Lisboa uma oferta especial de comboios às 04h30 da madrugada, aos sábados, domingos e feriados. Em relação às tarifas o preço de uma viagem custa 1,20€, para uma zona e 3,60€ para todo o percurso.

Na Fertagus os horários variam entre as 05h30 da manhã e a 01h15 da madrugada, sendo o preço de uma viagem de 1,30€, para uma zona e 4,05€ para todo o percurso (Lisboa/Setúbal). Segundo informação disponibilizada no seu Site a Fertagus possui actualmente 18 comboios com capacidade para transportar 21.780 cidadãos/dia.

Como a AML é atravessada por um rio (Rio Tejo) existe na cidade um modo de transporte marítimo, fornecido pela Transtejo/Soflusa. A sua actividade está repartida por nove terminais, encontrando-se três deles na margem norte da cidade e seis na margem sul, esta empresa possui actualmente, segundo o seu Relatório e Contas de 2007, 38 embarcações com capacidade para transportar 18.575 cidadãos/dia. Os horários nos vários terminais variam entre as 05h15 da manhã e a 02h00 da madrugada, podendo uma viagem custar entre 0,81€ e os 2,10€ para um passageiro e entre 1,05€ e os 4,00€ para motociclos e outros veículos (no caso dos Ferryboats).

Na AML existem também empresas que fornecem o transporte rodoviário da área suburbana da cidade, todas elas possuem uma área diferenciada de exploração com casos de sobreposição muito pontuais. Segundo o Relatório da Direcção-Geral de Transportes Terrestres existem actualmente 12 empresas, com carreiras concessionadas, que efectuem o transporte colectivo suburbano de passageiros, 9 operam na Área Metropolitana a Norte de Lisboa e 3 na Área Metropolitana a Sul de Lisboa.

Das operadoras existentes temos, pertencentes ao Grupo Barraqueiro, a Rodoviária Lisboa com 379 autocarros, a Barraqueiro Transportes (Inclui a Rodoviária da Estremadura, Henrique Leonardo Mota, Transportes Sul do Tejo, Isidoro Duarte, Covas e Filhos, Belos) com 618 autocarros e a Rodoviária do Tejo com 384 autocarros. A capacidade de transporte destas empresas ronda os 124.290 cidadãos/dia. Fora deste grupo temos ainda a Vimeca (pertencente ao Grupo Imorey) com 225 veículos, com capacidade para transportar 20.250 cidadãos e a Scotturb (Inclui Stagecoach e a Praismar) com 135 autocarros, com capacidade para transportar 12.150 cidadãos/dia. Todos estes modos de transporte funcionam entre as 05h30 da manhã e a 01h00 da madrugada com tarifas repartidas de forma muito semelhante à CARRIS, ou seja, consoante a distância percorrida, assim a tarifa de bordo varia entre os 0,90 e os 4,05€ e tarifa pré-comprada entre 0,90 e 2,49.

Existem dois outros operadores de transporte, um rodoviário e outro ferroviário, que apenas fazem serviço na Área Urbana da cidade de Lisboa são eles o Metropolitano de Lisboa e a CARRIS (autocarros). A Carris possui actualmente segundo informação disponível no seu Site, uma frota composta por 745 autocarros, 57 eléctricos, 3 ascensores e 1 elevador, cuja lotação média ronda os 90 cidadãos por veículo (72.540

cidadãos/dia). Os horários da Carris variam consoante a época do ano (Verão, Inverno e Férias escolares) e consoante percurso, existindo carreiras diurnas que funcionam entre as 04h50 da manhã e a 01h00 da madrugada e carreiras nocturnas que funcionam entre as 22h00 e as 05h30 da madrugada. Quanto às tarifas estas variam consoante o local de compra (a bordo ou pré-comprado), caso o bilhete seja para atravessar uma zona, este custa 0,81€ se pré-comprado e 1,40€ se adquirido a bordo.

A actual rede do Metropolitano de Lisboa tem uma extensão de 37,8 km e um total de 50 estações (sendo as estações de correspondência contabilizadas duplamente), esta rede encontra-se dividida por quatro linhas distintas.

O Metro possui actualmente e segundo informação disponibilizada no seu Site, 338 carruagens com capacidade para transportar 56.108 cidadãos/dia, funcionando todos os dias do ano entre as 06h30 da manhã e a 01h00 da madrugada. As tarifas também variam como na CARRIS, consoante o número de zonas atravessadas, sendo o preço do bilhete, válido para uma viagem de uma zona, de 0,80€ e para duas zonas de 1,10€.

Para além dos modos de transporte referidos existe ainda uma rede de metro de superfície que iniciou o seu funcionamento em 2007, na zona sul da AML, denominada Metro Transportes do Sul. Esta rede encontra-se repartida por três linhas onde circulam eléctricos, cuja capacidade de transporte ronda os 237 passageiros por viagem. Este modo de transporte funciona entre as 05h00 da manhã e a 01h30 da madrugada, sendo o preço da viagem 0,85€.

As tarifas de todos estes modos de transporte variam consoante o cidadão utilizador, criança, jovem estudante ou reformado/idoso, existindo também títulos de transporte combinados.

Falta por fim referir a existência de um sistema de transporte urbano, que são os Táxis, actualmente existem mais de 3500 licenças emitidas no Concelho de Lisboa e mais de 900 licenças emitidas na restante Área Metropolitana. Os táxis possuem três tipos de tarifas: a Tarifa 1, que funciona durante os dias da semana, das 06h00 até 21h00, a Tarifa 2 para o horário nocturno e fins-de-semana das 21h00 às 06h00, sendo 20% mais cara que a primeira e a Tarifa 3 que é aplicada consoante os quilómetros percorridos.

Quadro 4.1 – Resumo da Oferta de transporte urbano na AML (2007)

Variáveis	N.º de Veículos	Capacidade de transporte (valor aprox.)	Horários (Diurnos)	Tarifa viagem/zona	Tarifa todo percurso
Operadores					
CP – Lisboa	31	61305	05h00 / 01h30	1,20€	3,60€
Fertagus	18	21780	05h30 / 01h15	1,30€	4,05€
Transtejo/Soflusa	38	18575	05h15 / 02h00	0,81€	2,10€
Carris	806	72540	04h50 / 01h00	0,81€	1,40€
Metropolitano	338 (carr.)	56108	06h30 / 01h00	0,80€	1,10€
Grupo Barraqueiro	1381	124290	05h30 / 01h00	0,90€	2,49€ / 4,05€
Vimeca	225	20250	05h30 / 01h00	0,90€	2,49€ / 4,05€
Scotturb	135	12150	05h30 / 01h00	0,90€	2,49€ / 4,05€
Metro Trans. Sul	-	-	05h00 / 01h00	0,85€	-

Fonte: Informação disponível nos Sites e nos Relatórios e Contas das entidades referidas (Ano de 2007)

4.1.2 A procura de transporte urbano

A Procura de transporte urbano varia muito de operador para operador, uma vez que varia de acordo com a área geográfica do serviço prestado. No quadro 4.2 e nas figuras 4.1 e 4.2 apresentamos os dados referentes à procura de transporte urbano na AML, no ano de 2007.

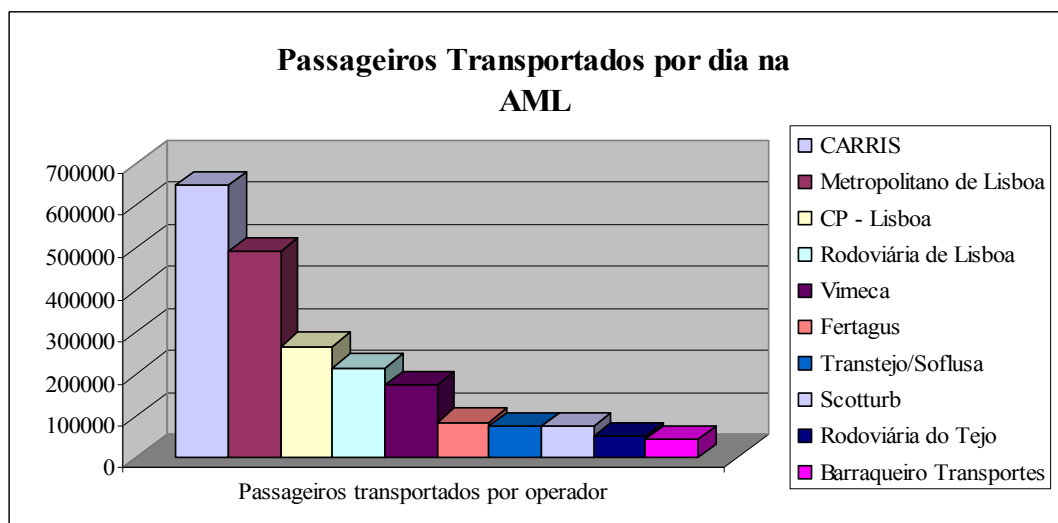
Para complementar a informação referente à procura de transporte urbano na AML, apresentamos nas figuras 4.3 e 4.4, os dados referentes a um inquérito realizado na AML, em 2004, cuja finalidade foi saber qual o modo de transporte utilizado pelo cidadão, nas suas deslocações diárias.

Quadro 4.2 – Resumo da Procura de transporte urbano na AML (2007)

Variáveis Operadores	Número de Passageiros Transportados / Ano (Valores aproximados)	Número de Passageiros Transportados / Dia (Valores aproximados)
CP – Lisboa	97.000.000	265.753
Fertagus	31.025.000	85.000
Transtejo/Soflusa	28.070.000	76.900
Carris	236.400.000	647.671
Metropolitano	179.680.000	492.293
Barraqueiro Transportes	16.000.000	43.836
Rodoviária de Lisboa	78.500.000	215.068
Rodoviária do Tejo	18.700.000	51.233
Vimeca	63.870.000	175.000
Scotturb	28.000.000	76.712
Metro Trans. Sul	Informação não disponível	Informação não disponível

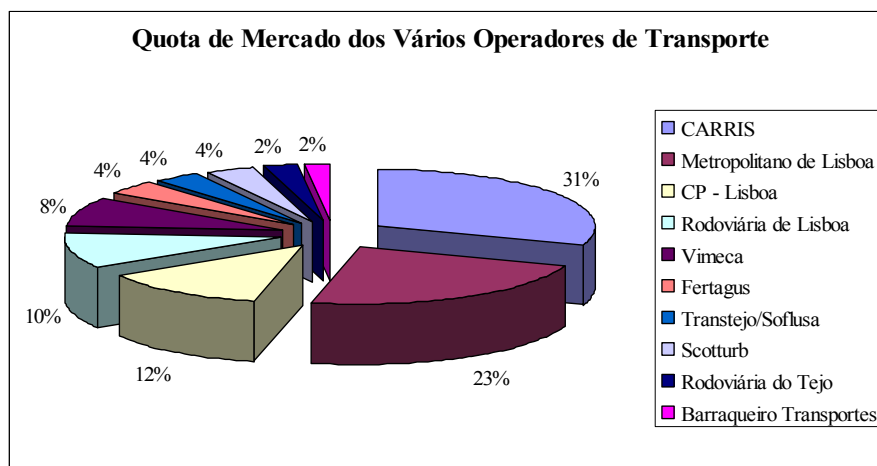
Fonte: Informação disponível nos Sites e nos Relatórios e Contas das entidades referidas (Ano de 2007)

Figura 4.1 – Passageiros Transportados por dia na AML



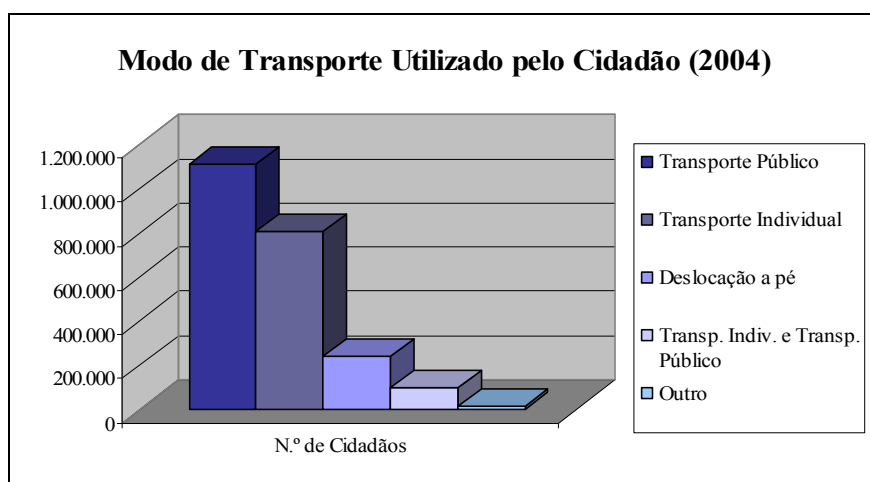
Fonte: Informação disponível nos Sites e nos Relatórios e Contas das entidades referidas

Figura 4.2 – Quota de Mercado dos Vários Operadores de Transporte da AML



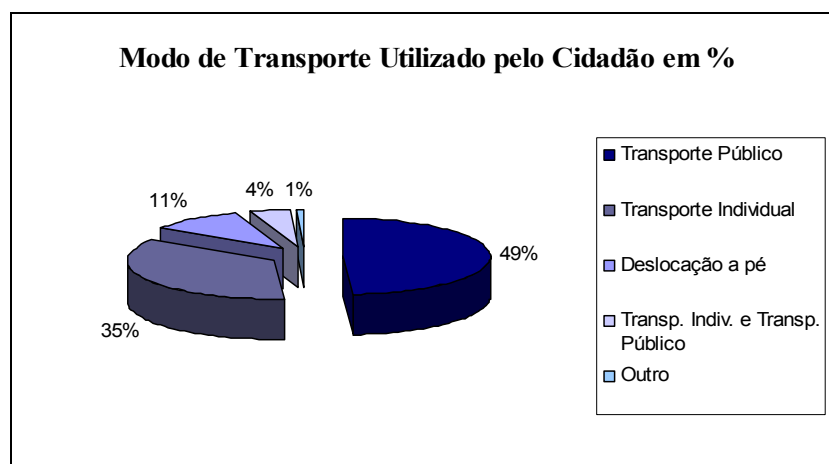
Fonte: Informação disponível nos Sites e nos Relatórios e Contas das entidades referidas

Figura 4.3 – Modo de Transporte Utilizado pelo Cidadão da AML



Fonte: TIS.pt. Inquérito à Mobilidade dos Residentes e Não Residentes em Lisboa, 2003/2004

Figura 4.4 – Modo de Transporte Utilizado pelo Cidadão da AML (%)



Fonte: TIS.pt. Inquérito à Mobilidade dos Residentes e Não Residentes em Lisboa, 2003/2004

4.1.3 O financiamento do transporte urbano na AML

Devido à dificuldade em encontrar dados relativos ao financiamento dos transportes urbanos na área metropolitana de Lisboa, foi necessário consultar e analisar os valores revelados em alguns dos relatórios de contas dos operadores que exploram o transporte urbano na área referida. Isto para que possamos ter uma ideia dos recursos económicos de que cada um dispõe para fazer face aos custos decorrentes da sua actividade.

Não foi, no entanto, possível utilizar nesta análise o relatório de contas da empresa Comboios de Portugal, E.P.E, por este não disponibilizar nas suas demonstrações de resultados, dados apenas relativos à sua actividade na AML. Por outro lado, as empresas Vimeca, Scotturb e a Metro Transportes do Sul não disponibilizam o seu relatório e contas.

Após consulta dos vários relatórios de contas disponibilizados pelos restantes operadores, obtivemos os quadros de resultados abaixo apresentados (Quadro 4.3 e Quadro 4.4). Estes foram preenchidos tendo em conta os custos e as receitas das actividades operacionais e financeiras, das várias empresas envolvidas, descritos nas Demonstrações de Resultados do ano 2007 (valores em euros). Devemos ainda salientar que para o cálculo do Saldo da Conta de Exploração apenas tivemos em conta os custos e as receitas operacionais e financeiras, ou seja, não foram levados em consideração nem os custos nem as receitas extraordinárias.

Quadro 4.3 – Valores referentes às receitas operacionais e financeiras de alguns dos operadores de transporte da AML

Variáveis Operadores	Receitas Operacionais			Receitas Financeiras
	Tarifas	Subsídios Públicos	Outras Receitas Próprias	
Carris	83.533.575	46.353.102	5.353.352	8.226.198
Metropolitano	62.477.540	23.147.894	11.702.874	2.441.602
Rodoviária de Lisboa	31.912.988	4.336.167	1.988.419	257.339
Fertagus	23.793.286	9.233.998	2.299.216	658.065
Transtejo/Soflusa	13.741.549	-	11.010.391	5.437
Rodoviária do Tejo	30.420.751	48.855	1.617.250	175.216
Barraqueiro Transportes	60.137.601	3.310	5937.393	229.298
Henrique Leonardo Mota	2.940.493	-	415.891	40.358
Totais	308.957.782	83.123.326	40.324.786	12.033.513

Fonte: Relatórios de contas de 2007, dos operadores de transporte referidos

Notas: O valor referente às Outras Receitas Próprias refere-se a todas as receitas operacionais, obtidas pelas empresas, que não são consideradas oriundas de tarifas ou de subsídios públicos.
Quanto ao valor das Receitas Financeiras, este engloba todas as receitas provenientes de ganhos em empresas do grupo e associadas e de rendimentos e juros de aplicações financeiras.

Quadro 4.4 – Total dos custos e receitas, operacionais e financeiras, e saldo da conta de exploração de alguns dos operadores de transporte da AML

Variáveis Operadores	Custos Operacionais e Financeiros	Receitas Operacionais e Financeiras	Saldo da Conta de Exploração
Carris	184.502.914	143.466.226	- 41.036.689
Metropolitano	242.828.694	99.769.910	- 143.058.783
Rodoviária de Lisboa	35.824.685	38.494.913	2.670.228
Fertagus	28.751.889	35.984.565	7.232.676
Transtejo/Soflusa	41.996.370	24.757.378	- 17.238.993
Rodoviária do Tejo	30.653.052	32.262.072	1.609.020
Barraqueiro Transportes	62.958.836	66.307.602	3.348.766
Henrique Leonardo Mota	3.115.045	3.396.742	281.697
Totais	630.631.485	444.439.407	-186.192.078

Fonte: Relatórios de contas de 2007, dos operadores de transporte referidos

Pelos valores apresentados nos quadros podemos verificar que na AML o financiamento do transporte urbano é feito sobretudo com recurso a tarifas. Verificamos também que os subsídios públicos concedidos não chegam para cobrir os défices de exploração de algumas das empresas estudadas, nomeadamente da CARRIS, do Metropolitano de

Lisboa e da Trantejo/Soflusa. Todas as outras empresas estudadas conseguem obter receitas suficientes para cobrir os custos da sua actividade operacional.

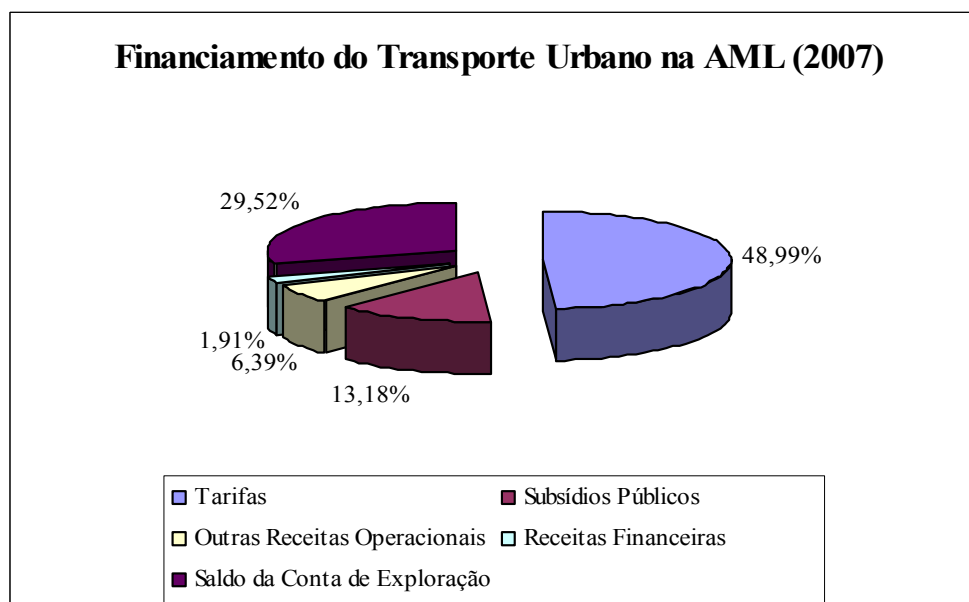
Podemos agora dispor os valores obtidos em percentagem para que se possa proceder, mais à frente, a uma melhor comparação, com os dados obtidos nas áreas metropolitanas estudadas no capítulo 3 deste trabalho.

Quadro 4.5 – Valores referentes ao financiamento dos transportes urbanos na AML

Variáveis	Totais	Percentagem das Variáveis em Relação ao Total (%)
Tarifas	308.957.782	48,99
Subsídios Públicos	83.123.326	13,18
Outras Receitas Operacionais	40.324.786	6,39
Receitas Financeiras	12.033.513	1,91
Saldo da Conta de Exploração	- (- 186.192.078)	29,52
Total	630.631.485	100,0

Fonte: Relatórios de contas de 2007, dos operadores de transporte referidos

Figura 4.5 – Financiamento do transporte Urbano na AML em 2007



4.2 Estratégia de regulação, instituições de regulação e mecanismos de concorrência na AML

Segundo informação disponibilizada pelo Governo português, acerca das intervenções do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, salientamos a intervenção da Secretária de Estado dos Transportes, na 9.^a Conferência Internacional de Concorrência e Regulamentação nos Transportes Terrestres de Passageiros, em 2005. Nesta intervenção foi referido que ao nível da concorrência e da regulamentação nos transportes de passageiros, a política do Governo, do Partido Socialista português, tendo por base o conceito de mobilidade sustentável, irá procurar aumentar a qualidade de vida dos cidadãos melhorando a mobilidade nos transportes, requalificar a mobilidade urbana, promover o respeito pelo meio ambiente e diminuir os custos totais de transporte. Refere ainda que tudo isto poderá ser alcançado com:

- Modos de Transporte de passageiros mais confortáveis, seguros e fiáveis;
- Redução dos tempos de espera;
- Veículos menos poluentes;
- Políticas de transporte sustentáveis;
- Reforço da intermodalidade com ligações mais eficientes.

Nesta conferência a Secretária de Estado refere que tudo isto só será alcançado com a clarificação das competências das AMT em matéria de tutela e regulação, com a definição de um modelo de financiamento e com contratos de concessão e de relações contratuais compatíveis com as regras comunitárias. Para além do referido é ainda

objectivo do Governo, melhorar a eficiência das empresas de transporte que pertencem ao sector empresarial do Estado, com princípios de transparência e com melhor gestão e incentivar a participação privada, de forma a reduzir a intervenção do Estado no sector dos transportes, isto através de parcerias publico/privadas.

De acordo com o plano de mobilidade da Câmara Municipal de Lisboa, o elevado tráfego automóvel existente no centro da cidade tem como consequência a redução da qualidade do ar na cidade, a dificuldade de circulação dos cidadãos nas ruas da cidade, um volume de tráfego desadequado à estrutura viária da cidade planeada no século XVIII e o aumento da dificuldade de circulação dos transportes públicos.

Para procurar atenuar estes problemas foi traçado um novo modelo de circulação, para o centro da cidade, cujos objectivos pretendem melhorar o acesso dos transportes públicos ao centro da cidade, com a criação de mais corredores “BUS” e pontos de paragem, para que o cidadão tenha um acesso mais facilitado ao comércio, aos serviços e às zonas históricas e culturais do centro da cidade, pretendem também requalificar os espaços públicos, alargando passeios e criando zonas de passagem seguras para os peões, garantir melhores acessos aos residentes, visitantes e aos cidadãos que trabalham no centro e criar circuitos alternativos para evitar a passagem dos automóveis particulares nesta zona central da cidade.

Actualmente as entidades que administram os transportes urbanos em Portugal são:

- O Estado, cuja responsabilidade se baseia nas decisões de financiamento do sector;

- O Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres (IMTT) que regula o sector dos transportes terrestre e ferroviários;
- As Autarquias locais, responsáveis pelas concessões de exploração, pelo traçado de percursos e pelo financiamento de infra-estruturas consideradas da sua responsabilidade;
- As Autoridades Metropolitanas de Transportes, que foram criadas recentemente e que serão responsáveis pela regulação e coordenação dos vários modos de transporte existentes em determinada área metropolitana.

4.2.1 O Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres (IMTT)

O IMTT foi criado pelo Decreto-Lei n.º 147/2007³ e assumiu atribuições de três antigas organizações portuguesas, nomeadamente da Direcção Geral dos Transportes Terrestres e Fluviais (DGTTF), com competências de regulação do sector dos transportes terrestres, do Instituto Nacional do Transporte Ferroviário (INTF), entidade reguladora do transporte ferroviário e algumas atribuições da Direcção-Geral de Viação (DGV). Este organismo prossegue as atribuições do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações em matérias do sector dos transportes terrestres, incluindo as relacionadas com habilitação de condutores e de profissionais de transportes, a certificação de veículos e de infra-estruturas ferroviárias.

O IMTT tem autonomia administrativa, financeira e patrimonial para regular, fiscalizar, coordenar e planear o sector dos transportes em Portugal, visando satisfazer as

³ Decreto-Lei n.º 147/2007 do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, que aprova a orgânica do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P.

necessidades de mobilidade de pessoas e bens. Esta instituição tem como objectivos promover a intermodalidade, assegurar a competitividade no sector e minimizar os impactos ambientais que o sector acarreta. Na sua actividade reguladora, do serviço de transportes urbanos, é da sua competência regular o acesso ou a entrada de novos concorrentes, licenciar e supervisionar as entidades envolvidas na prestação do serviço de transporte, avaliar a qualidade do serviço prestado, homologar e certificar os veículos e os equipamentos utilizados quanto aos padrões técnicos e de segurança, verificar a qualidade das infra-estruturas, aprovar os sistemas de gestão de segurança utilizados, coordenar os vários sistemas de transportes existentes e apoiar o Governo na elaboração de normas relativas à concessão de exploração do serviço de transporte de passageiros e na definição e implementação de tarifas e preços. Resta salientar que o IMTT só aprova o regime de títulos de transporte combinados, os valores máximos de preços e tarifas ou ainda as percentagens máximas de aumento médio para transportes urbanos de passageiros, em percursos inferiores a 50 km.

4.2.2 As Autoridades Metropolitanas de Transportes

As Autoridades Metropolitanas de Transportes (AMT) foram criadas pelo Decreto-Lei n.º 268/2003⁴ e são entidades públicas empresariais dotadas de autonomia administrativa, financeira e patrimonial. Têm como objectivo a prestação do serviço público em moldes empresariais relativos á gestão, planeamento, exploração e desenvolvimento do sistema de transportes nas áreas metropolitanas, em articulação com o desenvolvimento urbanístico e o ordenamento do território. A criação das AMT

⁴ Decreto-Lei n.º 268/2003 do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Habitação, que cria a Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa e a Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto.

visa assim uma menor intervenção do Estado como autoridade central e visa ainda uma maior intervenção das autoridades locais no sector dos transportes metropolitanos. Como as AMT apenas têm de regular o sistema urbano de transportes de determinada área metropolitana e não de todo o país, estas podem tornar-se um modo de regulação mais eficaz face ao existente.

As AMT terão competências para planear e coordenar o serviço de transporte urbano das áreas metropolitanas, podendo estas definir o sistema tarifário e de títulos de transporte, promover a utilização do transporte público, potenciar a intermodalidade e preparar os contratos de concessão e as relações contratuais com os vários operadores de transporte, tudo isto seguindo as regras da comunidade económica europeia.

Constituem receitas de cada AMT as comparticipações, dotações e subsídios atribuídos pelo Estado e pelas Autarquias locais envolvidas, as taxas e multas aplicadas e outras receitas que provenham do exercício da sua actividade.

4.2.3 Propostas de intervenção para melhorar a mobilidade na AML

Segundo o relatório da proposta preliminar da Câmara Municipal de Lisboa (CML), para melhorar a mobilidade na área metropolitana de Lisboa, o desenvolvimento de uma estratégia de gestão da mobilidade tem de ter em conta a integração dos projectos já previstos e dos objectivos que se pretendem alcançar, assim e segundo este relatório os objectivos estratégicos pensados para a área metropolitana são:

- O desenvolvimento das redes de transporte urbano, gerindo-a de forma a reduzir os custos associados ao congestionamento;

- Reduzir as emissões de dióxido de carbono (CO₂) e o ruído;
- Garantir o acesso ao transporte urbano a todos os cidadãos;
- Aumentar a segurança nas deslocações, reduzindo o índice de sinistralidade.

Estes objectivos foram ainda quantificados, tendo a CML traçado as seguintes metas a atingir: CML (2009, ver pág. 4 e 5)

- Redução das emissões de CO₂ em 20%, até 2020;
- Aumentar a eficiência energética no sector em 20%, até 2020;
- Reduzir o número de veículos que entram na cidade em 15%, até 2020;
- Aumentar as viagens em transporte urbano com pelo menos um extremo em Lisboa para 55%;
- Aumentar a percentagem de viagens não motorizadas da população residente para 30%, até 2020;
- Assegurar a ligação com um máximo de dois transbordos, em transporte urbano, entre dois pontos ao acaso da cidade;
- Garantir a integração tarifária, com um título único por viagem, na CARRIS, Metro e serviço ferroviário na linha de cintura;
- Aumentar a velocidade comercial dos autocarros da CARRIS em 15% na rede estruturante e em 10 % na rede de proximidade, até 2014;
- Aumentar a frequência dos autocarros atrás referidos para 12 passagens por hora, na denominada hora de ponta e para 6 passagens fora desta hora;
- Aumentar o estacionamento condicionado;

- Criar novos lugares de estacionamento para residentes, em zonas onde este é mais necessário;
- Diminuir a percentagem de estacionamento ilegal em 10% ao ano;
- Diminuir a velocidade de condução nos principais bairros da cidade;
- Reduzir o número de acidentes rodoviários em 10% ao ano.

4.3 O modelo da Área Metropolitana de Lisboa no quadro europeu

Se compararmos, o modelo de organização do transporte urbano na área metropolitana de Lisboa, com os modelos de organização aplicados nas outras áreas metropolitanas estudadas (Lyon, Manchester e Sevilha), podemos verificar, que todas estas áreas metropolitanas possuem um modelo muito semelhante, em alguns dos critérios estudados (quadro 4.6). Se não, vejamos:

- Quanto ao modelo de gestão verifica-se uma tendência para a existência de uma única entidade gestora, denominada Autoridade Metropolitana, que gere os vários modos de transporte das áreas metropolitanas;
- O acesso à exploração de uma actividade de transporte colectivo urbano passa pela realização de contratos de concessão com os vários operadores de transportes;
- Em relação ao modelo de coordenação intermodal verifica-se que existe partilha de infra-estruturas, com acesso facilitado a cidadãos com mobilidade reduzida, tendência para a criação de títulos comuns de transporte e a existência de

parques de estacionamento gratuitos para os cidadãos utilizadores de transporte urbano.

- As tarifas tendem a ser reguladas, variando segundo o contexto económico do cidadão;
- Os preços dos títulos de transporte tendem a ser variáveis por modo de transporte utilizado, apesar de se utilizarem títulos de transporte únicos;
- Todas as áreas metropolitanas estudadas possuem transporte urbano nocturno.

Por outro lado, existe ainda um critério que não reúne consenso, este prende-se com a existência ou não de transporte escolar nas áreas metropolitanas, uma vez que apenas é facultado nas áreas metropolitanas de Lyon e Manchester. Para além deste critério, também o modelo de financiamento, da actividade de transporte urbano, varia muito entre as áreas metropolitanas estudadas, apenas conseguimos concluir que são as tarifas praticadas que, cada vez mais, suportam a actividade das empresas de transporte urbano (com excepção do modelo aplicado em Manchester) e que todas elas também dependem, e muito, de subsídios públicos.

Quadro 4.6 – Perfil das Áreas Metropolitanas de Lyon, Manchester, Sevilha e Lisboa, segundo os critérios propostos

Critérios		Área M. Lyon	Área M. Manchester	Área M. Sevilha	Área M. Lisboa
Modelo de gestão	Autoridade Metropolitana	X	X		X
	Entidade/Consórcio Público			X	
	Várias Entidades Públicas				X
	Várias Entidades Privadas		X		
Modelo de regulação e concorrência	Licenças				
	Concessões	X	X	X	X
	Acesso livre				

Modelo de coordenação intermodal	Infra-estruturas comuns	X		X	X
	Parques estacionamento grátis	X	X	X	X
	Parques estacionamento pagos				
	Acesso facilitado a deficientes	X	X	X	X
	Título transporte único	X		X	X
	Título transporte variável		X		
Modelo de financiamento	Orçamento Estado	2,6%	4,3%		
	Subsídios públicos	20,7%	63,9%	0,1%	13,2%
	Contratos de Concessão		31,5%		
	Tarifas	59,8%		38,9%	49,0%
	Saldo da Conta de Exploração	9%		55,6%	29,5%
	Subsídios específicos	2,3%	0,3%		
	Outras Receitas das Empresas	5,6%		5,4%	8,3%
Tarifas	Reguladas contexto económico	X		X	X
	Reguladas e algumas gratuitas		X		
	Não reguladas				
Preço	Único	X			
	Variável		X	X	X
Transporte nocturno	Determinados dias da semana	X	X		
	Todos os dias da semana			X	X
	Não possui				
Transporte escolar	Transporte escolar gratuito		X		
	Sistema de transporte escolar	X			
	Não possui			X	X

Conclusões

A conclusão mais relevante deste trabalho situa-se a dois níveis: por uma lado a necessidade da existência de mecanismos de regulação e concorrência do mercado dos transportes colectivos urbanos e, por outro lado, a convergência dos modelos institucionais de regulação, em vigor em algumas aglomerações urbanas europeias, para um modelo geral com características comuns.

A razão principal para esta convergência foi explicada ao longo do trabalho. Assim, a persistência de problemas comuns nas áreas metropolitanas europeias, traduzidos em dificuldades de mobilidade, aumento do congestionamento urbano e dos números de sinistralidade e perda de qualidade ambiental, levou à adopção pelas autoridades metropolitanas de soluções muito semelhantes, quer de natureza técnica quer de natureza institucional.

Ao compararmos a forma como as entidades reguladoras do transporte urbano em Lyon, Manchester, Sevilha e Lisboa estão a organizar as suas redes de transporte urbano, conseguimos demonstrar o objectivo principal deste trabalho. Verificámos que, para solucionar ou atenuar os problemas de mobilidade atrás referidos, todas as entidades responsáveis pela gestão do transporte urbano nas áreas metropolitanas estudadas, procuraram encontrar medidas que promovessem e incentivassem a utilização, por parte do cidadãos, de meios de transporte alternativos ao transporte individual. Dessas medidas adoptadas salientamos a criação de ciclovias, para incentivar a utilização de bicicletas e as deslocações a pé, o aumento de integração das redes de transporte urbano e a criação de mais e melhores infra-estruturas de acesso, que promovam e facilitem a

intermodalidade. Das medidas menos populares salientamos o aumento do preço do estacionamento automóvel, dentro dos centros urbanos.

Os mecanismos de regulação, mais aplicados no mercado de transporte urbano das áreas metropolitanas estudadas, foram a partilha das infra-estruturas existentes bem como dos seus custos de manutenção, o controlo das tarifas praticadas e a organização e coordenação da oferta em relação à procura. Entendeu-se que estas características são as mais significativas para adaptar as redes de transporte urbano às necessidades dos cidadãos.

As entidades responsáveis pela regulação do transporte urbano também têm procurado criar e aumentar a concorrência entre os vários operadores de transporte, para isso procuram controlar as entradas e saídas do sector, coordenar as políticas de publicidade e de investimento, incentivar o desempenho dos vários operadores de transporte e monitorizar o seu comportamento. Para além de tudo isto os contratos de concessão, feitos com os vários operadores, procuram cada vez mais incentivar a qualidade do serviço prestado, através de recompensas que variam de acordo com o nível de qualidade e conforto oferecido.

Podemos agora referir algumas das funções comuns às entidades responsáveis pelo transporte urbano em Lyon, Manchester, Sevilha e Lisboa, nomeadamente a preocupação com a qualidade do serviço prestado, a definição das tarifas a praticar, a elaboração dos planos de transporte, o planeamento dos investimentos a realizar, o incentivo à utilização do transporte urbano, o controlo dos contratos de concessão e a definição das sanções e das multas a aplicar. Em suma, todas as entidades reguladoras

do transporte urbano nas áreas Metropolitanas estudadas têm como função gerir, coordenar, controlar, inspeccionar e aplicar sanções aos serviços que envolvem o transporte urbano.

No entanto, apesar de existirem muitas funções que são comuns existem também algumas funções que não são comuns, como por exemplo a forma como são subsidiados os transportes urbanos nas áreas metropolitanas atrás referidas e forma como são distribuídas as verbas provenientes das Autarquias locais de cada área metropolitana. Estas funções são apenas comuns às entidades reguladoras de Manchester e Sevilha. Por este motivo concluímos que o aspecto mais diferenciador do modelo de regulação dos transportes públicos nas Áreas Metropolitanas Europeias está na forma de financiamento dos seus custos operacionais e de investimento.

Concluimos também com este trabalho que o serviço de transporte urbano da Área Metropolitana de Lisboa carece ainda de soluções para dois problemas fundamentais na prestação deste tipo de serviço público. Um deles prende-se com a atribuição de subsídios públicos e com a determinação de tarifas, que consigam cobrir os défices de exploração das empresas fornecedoras de transporte urbano. O outro consiste em incentivar mais os cidadãos a utilizar o transporte urbano de forma a reduzir o congestionamento na cidade. Devemos salientar que só em Lyon e Manchester é que as empresas fornecedoras de transporte urbano não apresentam, praticamente, défices de exploração.

Como insuficiências do trabalho, podemos apontar a falta de informação, clara e precisa, acerca da forma como é feito o financiamento do transporte urbano na Área Metropolitana de Lisboa, bem como a forma como são definidas as tarifas praticadas.

Foi também difícil responder à questão se o sistema de regulação e concorrência, previsto para a Área Metropolitana de Lisboa, mas ainda não aplicado, vai corresponder às necessidades e aos problemas que os transportes públicos enfrentam. Desta forma, os elementos de comparação apresentados sobre os transportes de Lisboa e as outras áreas metropolitanas estudadas carecem de uma experiência e de uma informação mais fidedignas.

Numa investigação futura, pensamos que seria interessante verificarmos, se as novas autoridades responsáveis pela regulação dos transportes urbanos, estão a conseguir organizar as suas redes de transporte, de forma a aumentar a sua utilização por parte do cidadão, e ainda se as tarifas são, cada vez mais, suficientes para cobrir os custos operacionais e de investimento das entidades prestadores deste tipo de serviço público, tornando-o sustentável.

Bibliografia

Agência Portuguesa do Ambiente (2008), “Projecto Mobilidade Sustentável”, Nota de Imprensa, Ministério do Ambiente do Ordenamento do Território do Desenvolvimento Regional, disponível em:

[Http://www.mobilidade.weblx.net/documentos/workshops/2008/19_setembro/notaintervencao.pdf](http://www.mobilidade.weblx.net/documentos/workshops/2008/19_setembro/notaintervencao.pdf)

André, J. M. C. S. (2008), *Transporte interurbano em Portugal – Volume I: O Sistema Actual e os Seus Desafios*, 2.^a Edição. IST Press.

Balbim, R. (2004). “Mobilidade: Uma Abordagem Sistémica”. Texto surgido de apontamentos para uma palestra proferida na CETESB / Secretaria do Meio Ambiente do Estado de São Paulo, disponível em:

[Http://homologa.ambiente.sp.gov.br/EA/adm/admarqs/Renato_Balbim.pdf](http://homologa.ambiente.sp.gov.br/EA/adm/admarqs/Renato_Balbim.pdf)

CARRIS – Companhia Carris de Ferro de Lisboa (2007), “Relatório e Contas da Companhia Carris de Ferro de Lisboa”, disponível em:

[Http://www.carris.pt/fotos/editor2/relatorio_e_contas_2007.pdf](http://www.carris.pt/fotos/editor2/relatorio_e_contas_2007.pdf)

Celis, F.C. (2000), *Identificação e priorização das necessidades de informação de transporte urbano de passageiros para a montagem de um sistema de inteligência estratégica*, Dissertação de Mestrado em Transportes, Universidade de Brasília – Faculdade de Tecnologia, disponível em:

[Http://www.transportes.unb.br/arquivos_pdf/fernandocasascelis.pdf](http://www.transportes.unb.br/arquivos_pdf/fernandocasascelis.pdf)

CML – Câmara Municipal de Lisboa (2006), “Plano de Mobilidade”, disponível em:

[Http://www.cm-lisboa.pt/?idc=88&idi=41410](http://www.cm-lisboa.pt/?idc=88&idi=41410)

CML – Câmara Municipal de Lisboa (2009), “Mobilidade e Transportes VII. Relatório da Proposta Preliminar – Sumário Executivo”, Revisão do PDM, disponível em:

[Http://pdm.cm-lisboa.pt/RevPDM_Documentos/VII_Mobilidade_e_transportes.pdf](http://pdm.cm-lisboa.pt/RevPDM_Documentos/VII_Mobilidade_e_transportes.pdf)

Consortio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla (2006), “Estatutos adaptados a la ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía”, disponível em:

[Http://www.consortiotransportes-sevilla.com/consortiotransportes/convenioestatutos/pdf/estatutos.pdf](http://www.consortiotransportes-sevilla.com/consortiotransportes/convenioestatutos/pdf/estatutos.pdf)

CP – Comboios de Portugal (2007), “Relatório e Contas dos Comboios de Portugal”, disponível em:

[Http://www.cp.pt/cp/displayPage.do?vnextoid=109b7c9074cdc110VgnVCM1000007b01a8c0RCRD](http://www.cp.pt/cp/displayPage.do?vnextoid=109b7c9074cdc110VgnVCM1000007b01a8c0RCRD)

Cullis, J. e Jones, P. (1998), *Public Finance and Public Choice*, (2.^a Edição), Oxford.

DGTT – Direcção-Geral de Transportes Terrestres (2000), “Mobilidade e Transportes na AML – 2000”, Delegação de Transportes de Lisboa, 1.^a Versão

East Midland Trains (2008), “Impact Stakeholder newsletter August”, disponível em:
[Http://www.eastmidlandstrains.co.uk/NR/rdonlyres/865F6B7B-308D-47F2-A8C5-FE6BFFBA4B25/0/ImpactIssueTwo.pdf](http://www.eastmidlandstrains.co.uk/NR/rdonlyres/865F6B7B-308D-47F2-A8C5-FE6BFFBA4B25/0/ImpactIssueTwo.pdf)

EUROPE – European Commission (2007), “Community Guidelines for State Aid for Environmental Protection”, Staff Paper - Preliminary Draft, disponível em:
[Http://ec.europa.eu/competition/state_aid/reform/guidelines_environment_en.pdf](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/reform/guidelines_environment_en.pdf)

EMTA – European Metropolitan Transport Authorities (2007), “Livro Verde – Por uma nova cultura de mobilidade urbana”, disponível em:
[Http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0551:FIN:PT:PDF](http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0551:FIN:PT:PDF)

EMTA - European Metropolitan Transport Authorities (2009), “Directory of public transport in the European metropolitan areas”, disponível em:
[Http://www.emta.com/ecrire/upload/Directory08/Directory08_standard.pdf](http://www.emta.com/ecrire/upload/Directory08/Directory08_standard.pdf)

Frasquilho, M. (2005), “Eficiência dos Transportes Urbanos e Autoridades Metropolitanas de Transporte”, Grupo Banco Espírito Santo, Espírito Santo Research, disponível em:
[Http://www.bes.pt/sitebes/cms.aspx?plg=510620ee-9580-4ef2-a311-f8d1344eab98](http://www.bes.pt/sitebes/cms.aspx?plg=510620ee-9580-4ef2-a311-f8d1344eab98)

Gagnepain, P. (1998), “Structure productive de l’industrie de transport urbain et effets des schémas réglementaires”, *Économie et Prévisions* n. ° 135, 95-107

GMITA - Greater Manchester Integrated Transport Authority (2009), “An Integrated Transport Strategy for Greater Manchester”, disponível em:

[Http://www.gmita.gov.uk/downloads/file/12/greater_manchester_integrated_transport_strategy](http://www.gmita.gov.uk/downloads/file/12/greater_manchester_integrated_transport_strategy)

GMITA - Greater Manchester Integrated Transport Authority (2009), “Greater Manchester Integrated Transport Authority, Constitution (Version 9 – Revised August)”, disponível em:

[Http://www.gmita.gov.uk/downloads/file/18/gmita_constitution](http://www.gmita.gov.uk/downloads/file/18/gmita_constitution)

GMPTE - Greater Manchester Passenger Transport Executive (2008), “The Preferred Choice Public transport in Greater Manchester”, Annual Performance Report and Account, disponível em:

[Http://www.gmpte.com/upload/library/annual_report_2008.pdf](http://www.gmpte.com/upload/library/annual_report_2008.pdf)

GMPTE – Greater Manchester Passenger Transport Executive (2009/2010), “Investing in public transport”, disponível em:

[Http://www.gmpte.com/upload/library/09_0036_CTax0910SPEND_030309.pdf](http://www.gmpte.com/upload/library/09_0036_CTax0910SPEND_030309.pdf)

Grupo Barraqueiro (2007), “Relatório e Contas da Barraqueiro, SGPS”, disponível em:

[Http://www.barraqueiro.com/downloads/gb_intro_rel_contas.pdf](http://www.barraqueiro.com/downloads/gb_intro_rel_contas.pdf)

Grupo Barraqueiro (2008), “Relatório e Contas da Barraqueiro, SGPS”, disponível em:

[Http://www.barraqueiro.com/html/BarraqueiroRC08.htm](http://www.barraqueiro.com/html/BarraqueiroRC08.htm)

IMTT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres (2008), “Resposta Portuguesa ao Livro Verde – Para uma nova cultura da mobilidade urbana”, disponível em:

[Http://www.imtt.pt/sites/IMTT/Portugues/Planeamento/EstudosProjectosCurso/RespostaLivroVerde/Paginas/RespostaaoLivroVerde.aspx](http://www.imtt.pt/sites/IMTT/Portugues/Planeamento/EstudosProjectosCurso/RespostaLivroVerde/Paginas/RespostaaoLivroVerde.aspx)

Keedi, S. (2007), *Logística de Transporte Internacional – Veículo prático de competitividade*, Edições Aduaneiras, LTDA.

Leipzig Charter on Sustainable European Cities (2007), documento dos Estados-Membros, disponível em:

[Http://www.eu2007.de/en/News/download_docs/Mai/0524-AN/075DokumentLeipzigCharta.pdf](http://www.eu2007.de/en/News/download_docs/Mai/0524-AN/075DokumentLeipzigCharta.pdf)

Marcos, Anabela Maria B. S. B. F. (1998), *O Financiamento dos Transportes Colectivos Urbanos – A escolha de uma estrutura tarifária adequada*, dissertação de Mestrado em Ciências Empresarias, Universidade de Coimbra – Faculdade de Economia.

Meirelles, A. A. C. (1999), *Sistemas de Transportes Inteligentes: aplicação da telemática na gestão do trânsito urbano*, Rio de Janeiro, disponível em:

[Http://www.ip.pbh.gov.br/ANO1_N1_PDF/ip0101meirelles.pdf](http://www.ip.pbh.gov.br/ANO1_N1_PDF/ip0101meirelles.pdf)

Metrópoles (2006), “Revista da grande área metropolitana de Lisboa, 4.º trimestre”, disponível em:

[Http://www.aml.pt/webstatic/publicacoes/periodicas/metropoles/_html/_docs/metropolis16.pdf](http://www.aml.pt/webstatic/publicacoes/periodicas/metropoles/_html/_docs/metropolis16.pdf)

Metropolitano de Lisboa (2007), “Relatório e Contas do Metropolitano de Lisboa”, disponível em:

[Http://www.metrolisboa.pt/portals/0/RelatorioeContas2007.pdf](http://www.metrolisboa.pt/portals/0/RelatorioeContas2007.pdf)

Norwood J. and Casey J. (2002), “Key Transportation Indicators - Summary of a Workshop”, National Research Council, Committee on National Statistics, National Academy Press, Washington, D.C.

Pereira, P.T., Afonso, A., Arcanjo, M. e Santos, J.G. (2007), *Economia e Finanças Publicas*, (2.ª edição), Escolar Editora.

Pereira, P.T. (2008), *O Prisioneiro, o Amante e as Sereias – Instituições Económicas, Políticas e Democracia*, Edições Almedina.

Picco, A. (2001), “Indicators and urban transport strategy: the Italian example”, BEST Conference, disponível em:

[Http://www.besttransport.org/conference03%5CPicco3a.PDF](http://www.besttransport.org/conference03%5CPicco3a.PDF)

RENFE – Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (2007), “Renfe memoria económica y de actividad”, disponível em:

<Http://www.renfe.com/empresa/pdf/memoria2007/Capit1.pdf>

Souza, D. A. (1997), *Avaliação Económico-Financeira de Modelos de Calculo de tarifas para Infra-estruturas Rodoviárias*, Dissertação de Mestrado em Engenharia de Produção, Universidade Federal de Santa Catarina, disponível em:

<Http://www.eps.ufsc.br/disserta98/daniel/index.htm>

SYTRAL - Syndicat Mixte des Transports pour le Rhône et l’Agglomération Lyonnaise (2008), “Rapport annuel“, disponível em:

Http://www.sytral.fr/fileadmin/template/images/user_upload/PUBLICATIONS/INSTITUTION/FINANCES/RA2008.pdf

The World Bank, “Regulation and Financing of Public Transport Services”, disponível em:

<Http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/TOPICS/EXTTRANSPORT/EXTURBANTRANSPORT/0,,contentMDK:20249524~menuPK:610869~pagePK:148956~piPK:216618~theSitePK:341449,00.html#text1>

Transtejo e Soflusa (2007), “Relatório de Gestão e Contas Consolidadas”, disponível em:

Http://www.transtejo.pt/pt/quem_somos/documents/relatorio_tt_2007.pdf

Tussam – Transportes Urbanos de Sevilla (2007), “Responsabilidad Social Corporativa”, disponível em:

[Http://www.tussam.es/uploads/media/tussam_rsc07/descarga/tussam.pdf](http://www.tussam.es/uploads/media/tussam_rsc07/descarga/tussam.pdf)

Viscusi, W. K., Harrington, J. E. & Vernon, J. M. (2005), *Economics of Regulation and Antitrust*, Fourth Edition, The Mit Press Cambridge, Massachusetts, London, England.

Vitorino, A.P. (2005), “Concorrência e regulamentação nos transportes terrestres de passageiros”, Intervenção da Secretária de Estado dos Transportes no encerramento da 9ª Conferência Internacional de Concorrência e Regulamentação nos Transportes Terrestres de Passageiros, disponível em:

[Http://www.portais.gov.pt/Portal/PT/Governos/Governos_Constitucionais/GC17/Ministerios/MOPTC/Comunicacao/Intervencoes/20050908_MOPTC_Int_SET_Transportes_Passageiros.htm](http://www.portais.gov.pt/Portal/PT/Governos/Governos_Constitucionais/GC17/Ministerios/MOPTC/Comunicacao/Intervencoes/20050908_MOPTC_Int_SET_Transportes_Passageiros.htm)

Wolfram, M. (2004), “Expert Working Group on Sustainable Urban Transport Plans”, Final Report, Rupprecht Consult, disponível em:

[Http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/final_report050128.pdf](http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/final_report050128.pdf)

World Business Council for Sustainable Development (2004), “Mobility 2030: Meeting the challenges to sustainability. The Sustainable Mobility Project”, Overview, disponível em:

[Http://www.wbcsd.org/web/publications/mobility/overview.pdf](http://www.wbcsd.org/web/publications/mobility/overview.pdf)

Legislação

Decreto-Lei n.º 147/2007. D.R. n.º 82, Série I de 2007-04-27; Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações; Aprova a orgânica do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P. Disponível em:

[Http://dre.pt/pdf1sdip/2007/04/08200/27262731.pdf](http://dre.pt/pdf1sdip/2007/04/08200/27262731.pdf)

Decreto-Lei n.º 78/2005. D.R. n.º 72, Série I-A de 2005-04-13; Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações; Aprova a concessão da exploração do serviço de transporte ferroviário de passageiros do eixo norte-sul atribuída à sociedade FERTAGUS – Travessia do Tejo, Transportes, S. A. Disponível em:

[Http://dre.pt/pdf1s/2005/04/072A00/29542960.pdf](http://dre.pt/pdf1s/2005/04/072A00/29542960.pdf)

Decreto-Lei n.º 268/2003. D.R. n.º 250, Série I-A de 2003-10-28; Ministério das Obras Públicas, Transportes e Habitação; Cria a Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa e a Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto, no uso da autorização legislativa concedida pela Lei n.º 26/2002 de 2 de Novembro. Disponível em:

[Http://dre.pt/pdf1sdip/2003/10/250A00/71397144.pdf](http://dre.pt/pdf1sdip/2003/10/250A00/71397144.pdf)

Decreto-Lei n.º 10/2003. D.R. n.º 15, Série I-A de 2003-01-18; Ministério da Economia; Cria a Autoridade da Concorrência, no uso da autorização legislativa concedida pela Lei n.º 24/2002 de 31 de Outubro. Disponível em:

[Http://www.dgcc.pt/anexos/autoridade%20de%20concorrenca.pdf](http://www.dgcc.pt/anexos/autoridade%20de%20concorrenca.pdf)

Decreto-Lei n.º 189-B/99. D.R. n.º 15, Série I-A de 1999-06-02; Ministério do Equipamento do Planeamento e da Administração do Território; Estabelece as bases de concessão da exploração do serviço de transporte ferroviário de passageiros do Eixo Norte-Sul. Disponível em:

[Http://dre.pt/pdf1sdip/1999/06/128A01/00020005.pdf](http://dre.pt/pdf1sdip/1999/06/128A01/00020005.pdf)

Lei n.º 159/99. D.R. n.º 215, Série I-A de 1999-09-14; Assembleia da República; Estabelece o quadro de transferência de atribuições e competências para as autarquias locais. Disponível em:

[Http://dre.pt/pdf1sdip/1999/09/215A00/63016307.pdf](http://dre.pt/pdf1sdip/1999/09/215A00/63016307.pdf)

Regulamento (CEE) n.º 1017/68 do Conselho, de 19 de Julho de 1968, relativo à aplicação de regras de concorrência nos sectores dos transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável. Disponível em:

[Http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31968R1017:PT:HTML](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31968R1017:PT:HTML)

Regulamento (CE) n.º 169/2009 do Conselho, de 26 de Fevereiro de 2009, relativo à aplicação de regras de concorrência nos sectores dos transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável. Disponível em:

[Http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:061:0001:0005:PT:PDF](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:061:0001:0005:PT:PDF)

Directivas e Pareceres Comunitários

Comissão das Comunidades Europeias: “ Livro Branco – A política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções.”; COM (2001) 370 final. Disponível em:

[Http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52001DC0370:PT:HTML](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52001DC0370:PT:HTML)

Communication from the Commission to the European and the European Parliament:

“An Energy Policy for Europe”; COM (2007) 1 final. Disponível em:

[Http://ec.europa.eu/energy/energy_policy/doc/01_energy_policy_for_europe_en.pdf](http://ec.europa.eu/energy/energy_policy/doc/01_energy_policy_for_europe_en.pdf)

Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre a “Proposta de Directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à promoção de veículos de transporte rodoviário não poluentes”; COM (2005) 634 final – 2005/0283 (COD); (2006/C 195/07). Disponível em:

[Http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2006:195:0026:0028:PT:PDF](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2006:195:0026:0028:PT:PDF)

ANEXOS

Anexo 1 – SYTRAL – Syndicat Mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise (2008), Relatório anual pág. 15 e 16

Qui finance ?

35,7 % Les entreprises et administrations **237,9 M€**

Par le biais du transport de leur personnel, elles sont les bénéficiaires indirectes du service public de transport de personnes. Elles contribuent donc à son financement au travers du Versement Transport, taxe versée par les employeurs privés et publics de plus de 9 employés, et assise sur la masse salariale. Son taux voté par le SYTRAL est passé de 1,63 % à 1,75 % en 2003. Le dynamisme de cette recette reflète la richesse et la diversité du bassin économique de l'agglomération lyonnaise. Son assiette, qui atteint presque 13,6 milliards d'euros, a augmenté en moyenne de 3,5 % par an depuis 2002.

24,1 % Les clients et autres services TCL **160,6 M€**

Les clients TCL ont financé en moyenne cette année plus de 48 % des dépenses d'exploitation et près de 33 % des dépenses globales (dépenses d'exploitation et accessoires + frais financiers + amortissements des biens). Sans les autres sources de recettes, le ticket unitaire s'élèverait à 4,80 € (contre 1,60 €) et l'abonnement mensuel Pass Partout à 141,90 € (au lieu de 47,30 €) pour couvrir ces différentes charges liées au transport.

20,7 % Le Grand Lyon et le Conseil Général du Rhône **137,6 M€**

Ils participent au développement des transports en commun à travers des contributions statutaires respectives de 119,5 M€ et 18,1 M€.

9,0 % L'emprunt **60,0 M€**

Les emprunts représentent le complément nécessaire au financement des investissements, surtout depuis le désengagement de l'État des dernières années dans les transports collectifs provinciaux au travers de la baisse des subventions d'équipement. L'impact de l'instauration du contrôle d'accès dans le métro et d'une hausse tarifaire suivant l'inflation ont permis une croissance récurrente des recettes issues de la clientèle. Ainsi la part des équipements financée par emprunt passe de plus de 45 % en 2007 à moins de 33 % cette année.

3,0 % Les recettes diverses

19,8 M€

Elles concernent les produits de gestion courante (principalement la Dotation Globale de Décentralisation pour 9,8 M€ et les loyers patrimoniaux pour 1,6 M€), les recettes sur marchés et remboursements d'avances (6,5 M€) et le résultat exceptionnel (principalement les cessions d'actifs pour 1,5 M€).

2,6 % L'affectation du résultat 2007

17,3 M€

Le Résultat Net Disponible 2007 permet ainsi de financer les reports d'investissements prévus au Budget de l'année passée mais qui n'ont pu être réalisés sur cet exercice.

2,6 % Subventions et fonds de concours

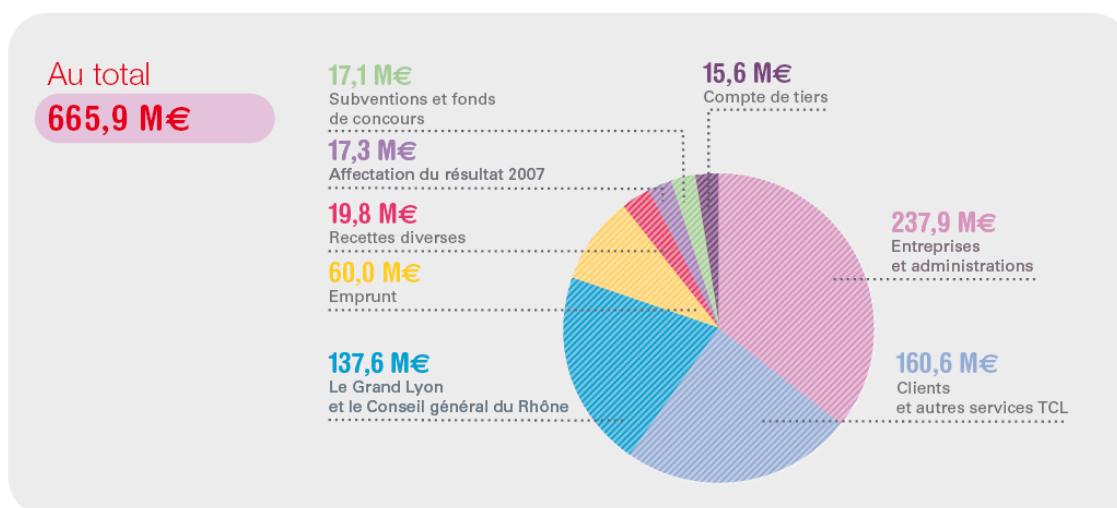
17,1 M€

Il s'agit des aides reçues de l'État (subventions AFITF pour le tramway T3 de 5,0 M€ et pour le tramway T4/phase 1 de 11,2 M€) et de quelques collectivités.

2,3 % Compte de tiers

15,6 M€

Certaines collectivités profitent des chantiers sous maîtrise d'ouvrage du SYTRAL pour améliorer leur environnement urbain. Elles remboursent à l'euro l'euro ces dépenses d'embellissement.



**Anexo 2 – GMPTE – Greater Manchester Passenger Transport
Executive (2009/2010), “Investing in public transport”**

Investing in public transport

GMITA receives the following funding to provide for this expenditure:

	<i>2008/2009</i>	<i>2009/2010</i>
Levy on district councils (council tax)	157.95m	164.74m
Department for Transport (DfT) contribution to concessionary costs	10.52m	10.76m
Rail grant (DfT)	78.03m	82.13m
Urban and Rural Grant (DfT)	0.80m	0.33m
Total	247.30m	257.96m

Anexo 3 – Relatório da Tussam (2007), pág. 68 e 69

Datos económicos

Ventas netas (ingresos netos)	2006	2007
Ingresos por títulos de viaje		
De venta de univajes	8.444.854	9.653.779,26
De bonobuses de 10 viajes con transbordo	7.823.384	6.263.598,58
De bonobuses de 10 viajes sin transbordo	8.825.181	9.778.693,00
De abonos mensuales	3.960.589	3.920.741,00
De abonos turísticos	12.520	11.782,00
Otros ingresos por transporte de viajeros	7.019.109	7.595.762,00
Total de Ingresos por viajeros transportados	36.085.637	37.224.355,00
Reintegro a Entidades Municipales de recaudación atribuida a explotaciones gestionadas por terceros en concesión	-814.529	-306.623
Bonificaciones en venta de tarjetas	-518.695	-506.605
Importe neto de la cifra de negocios	34.752.413	36.411.127
Ingresos accesorios y diversos		
Ingresos de publicidad	4.173.771	4.513.688
Otros ingresos	280.588	279.816
Subvenciones a la explotación	6.000	43.550
Exceso de provisiones de riesgos y gastos		167.630
Total de otros ingresos de explotación	4.460.359	5.004.684

Cuentas de pérdidas y ganancias	2006	2007
Debe		
Aprovisionamientos		
Compras; variación de existencias; otros gastos externos	9.435.223	12.361.493
Gastos de Personal		
Sueldos, salarios y asimilados	40.083.333	44.459.064
Cargas sociales	13.171.826	14.342.000
Otros gastos sociales	1.593.728	1.987.509
Dotaciones para amortización de inmovilizado		
De gastos de establecimiento	6.225	4.073
De inmovilizaciones inmateriales	2.614.038	3.893.687
De inmovilizaciones materiales	3.924.934	4.924.618
Variación de las provisiones de circulante	5.724	-12.661
Otros gastos de explotación		
Servicios exteriores	5.705.529	6.812.557
Tributos	422.629	435.378
Otros gastos de gestión corriente	413.728	565.089
Total gastos de explotación	77.376.917	89.772.807
Gastos financieros y asimilados	2.646.479	3.838.478
Gastos y pérdidas extraordinarios	790.106	655.789

Haber	2006	2007
Ingresos por viajeros transportados	36.085.637	37.224.355
Ingresos liquidados a Entidades Municipales	-814.529	-306.623
Bonificación en venta de tarjetas	-518.695	-506.605
Ingresos accesorios y otros de gestión	4.454.359	4.793.504
Subvenciones	6.000	43.550
Exceso de provisiones de riesgos y gastos	0	167.630
Total ingresos de explotación	39.212.773	41.415.811
Pérdidas de explotación	38.164.144	48.356.996
Ingresos financieros	26.952	74.484
Resultado financieros negativos	2.619.528	3.763.994
Pérdidas actividades ordinarias	40.783.672	52.120.990
Total ingresos extraordinarios	1.240.808	2.336.757
Pérdida antes de impuestos	40.332.970	50.440.022
Resultado del ejercicio (pérdidas)	40.332.970	50.440.022
Activo	2006	2007
Inmovilizado	94.124.426	131.918.978
Gastos a distribuir en varios ejercicios	1.825.941	3.849.242
Activo circulante	12.550.229	27.142.294
Total activo	108.500.596	162.910.514
Pasivo	2006	2007
Fondos propios	-19.177.234	-32.015.610
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	12.808.405	52.920.045
Provisiones para riesgos y gastos	1.404.505	896.552
Acreedores a largo plazo	22.589.313	31.853.559
Acreedores a corto plazo	90.875.607	109.255.968
Total Pasivo	108.500.596	162.910.514

Anexo 4 – Relatório e Contas da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S.A. (2007), Demonstração de Resultados

DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS POR NATUREZAS Exercício de 2007

(Unidade: Euro)

Código das Contas POC	CUSTOS E PERDAS	Exercícios	
		2007	2006
A	Custos e Perdas		
61	Custos das Mercad. Vendidas e das Mat. Consumidas: Mercadorias	12 308,33	9 526,51
	Matérias	22 781 282,55	22 793 590,88
62	Fornecimentos e Serviços Externos	25 531 525,44	21 312 812,37
641+642	Custos com o Pessoal: Remunerações	55 862 455,04	55 408 914,17
643+644	Encargos Sociais: Pensões	13 010 801,78	13 297 376,72
645/8	Outros	18 882 222,45	87 755 479,27
		32 767 192,36	101 473 483,25
662+663	Amortizações do Imobilizado Corpóreo e Incorpóreo	21 328 715,07	22 568 510,36
666+667	Ajustamentos	9 935,37	67 201,69
67	Provisões	140 941,55	21 479 591,99
63	Impostos	375 395,50	164 603,31
65	Outros Custos e Perdas Operacionais	271 595,22	376 334,48
		646 990,72	247 108,74
	(A)	158 207 178,30	623 443,22
683	Amortizações e Ajustamentos de Aplicações e Investimentos Financeiros	86 205,42	1 214 669,51
+684	Juros e Custos Similares: Relativos a Empresas do Grupo	9 142 528,60	6 512 565,00
	Outros	17 067 001,85	12 112 201,64
	(C)	184 502 914,17	19 839 436,15
69	Custos e Perdas Extraordinários	229 880,13	334 042,36
	(E)	184 732 794,30	188 551 249,14
86	Imposto sobre o Rendimento do Exercício	90 548,13	79 651,76
	(G)	184 823 342,43	188 630 900,90
88	Resultado Líquido do Exercício	-39 302 996,74	-52 178 883,44
		145 520 345,69	136 452 017,46

Código das Contas POC	PROVEITOS E GANHOS	Exercícios	
		2007	2006
B	Proveitos e Ganhos		
71	Vendas:		
	Mercadorias	18 116,11	12 541,24
	Produtos	—	—
72	Prestações de Serviços	83 515 458,55 83 533 574,66	77 605 606,38 77 618 147,62
(3)	Variação da Produção	-57 114,99	-42 412,70
75	Trabalhos para a Própria Empresa	1 293 034,64	1 376 348,54
73	Proveitos Suplementares	3 270 164,37	2 017 603,94
74	Subsídios à Exploração	46 353 101,50	43 433 749,21
76	Outros Proveitos e Ganhos Operacionais	790 577,84	984 343,53
77	Reversões de Amortizações e Ajustamentos	56 689,76 50 470 533,47	4 059,89 46 439 756,57
	(B)	135 240 027,78	125 391 840,03
782	Ganhos em Empresas do Grupo e Associadas	66 679,11	1 498 285,53
784	Rendimentos de Participações de Capital	—	—
	Rendimentos de Títulos Negociáveis e de Outras Aplicações Financeiras:		
	Relativos a Empresas do Grupo	—	—
	Outros	218 463,54	224 244,71
	Outros Juros e Proveitos Similares:		
	Relativos a Empresas do Grupo	—	—
	Outros	7 941 055,13 8 226 197,78	7 336 009,95 9 058 540,19
	(D)	143 466 225,56	134 450 380,22
79	Proveitos e Ganhos Extraordinários	2 054 120,13	2 001 637,24
	(F)	145 520 345,69	136 452 017,46

Resumo:			
Resultados Operacionais	(B) - (A) =	-22 967 150,52	-42 985 930,60
Resultados Financeiros	[(D) - (B)] - [(C) - (A)] =	-18 069 538,09	-10 780 895,96
Resultados Correntes	(D) - (C) =	-41 036 688,61	-53 766 826,56
Resultados Antes de Impostos	(F) - (E) =	-39 212 448,61	-52 099 231,68
Resultado Líquido do Exercício	(F) - (G) =	-39 302 996,74	-52 178 883,44

Anexo 5 – Relatório e Contas do Metropolitano de Lisboa, E.P.E. (2007), Demonstração de Resultados

Demonstrações de Resultados por Naturezas para os exercícios findos em 31 de Dezembro de 2007 e 2006

Un: €

Código da conta POC	Custos e Perdas	Notas	2007	Exercícios	2006
61	Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas:				
	Matérias-primas, subsidiárias e de consumo	41	1.830.016		2.276.644
62	Fornecimentos e serviços externos		41.942.690		43.008.099
641+642	Custos com o pessoal:	52	52.883.884	52.147.142	
	Remunerações				
643	Encargos sociais:				
	Pensões	51	20.668.461	15.545.533	
645/8	Outros		15.007.377	15.003.498	82.696.173
662+663	Amortizações e ajustamentos de imobilizado corpóreo e incorpóreo	10	37.219.037	38.016.765	
666+667	Ajustamentos	21	511.825	188.053	
67	Provisões	34	21.382	37.752.244	38.204.819
63	Impostos		247.859	0	242.431
65	Outros custos e perdas operacionais		320.738		188.409
			170.653.269		166.616.575
682	Perdas em empresas do grupo e associadas	45	156.865	300.382	
683+684	Amortizações e ajustamentos de investimentos financeiros	45	71.134	71.134	
681+685+686+688	Juros e custos similares:				
	Outros	45	71.947.425	69.124.219	69.495.735
	(C)		242.828.693		236.112.310
69	Custos e perdas extraordinários	46	1.281.732		1.715.583
	(E)		244.110.425		237.827.893
86	Imposto sobre o rendimento		35.408		32.391
	(G)		244.145.833		237.860.284
88	Resultado líquido do exercício		(144.221.982)		(146.943.679)
			99.923.851		90.916.605
Proveitos e Ganhos					
71	Vendas:				
	Mercadorias	44	14.911	11.929	
72	Prestações de serviços	44	62.462.629	62.477.540	56.290.079
75	Trabalhos para a própria empresa			3.348.318	2.781.777
73	Proveitos suplementares	16	907.528	902.763	
74	Subsídios à exploração	3.i)	23.147.894	21.641.174	
76	Outros proveitos e ganhos operacionais	53	7.377.581	7.281.479	
77	Reversões de ajustamentos	21	69.447	237.340	30.062.756
	(B)		97.328.309		89.134.612
782	Ganhos em empresas do grupo e associadas	45	1.889.113	397.718	
7815+783	Rendimentos de tit. negociáveis e outras part. financeiras:				
	Outros	45	24.091	23.777	
7811+7818+	Outros juros e proveitos similares:				
785+786+788	Outros	45	528.398	822.142	1.243.637
	(D)		99.769.911		90.378.249
79	Proveitos e ganhos extraordinários	46	153.940		538.356
	(F)		99.923.851		90.916.605
Resumo:					
Resultados operacionais: (B)-(A)=			(73.324.960)	(77.481.963)	
Resultados financeiros: [(D)-(B)]-[(C)-(A)]=			(69.733.823)	(68.252.098)	
Resultados correntes: (D)-(C)=			(143.058.783)	(145.734.061)	
Resultados antes dos impostos: (F)-(E)=			(144.186.574)	(146.911.287)	
Resultado líquido do exercício: (F)-(G)=			(144.221.982)	(146.943.679)	

As notas anexas fazem parte integrante da demonstração dos resultados por naturezas para o exercício findo em 31 de Dezembro de 2007.

Anexo 6 – Relatório e Contas da Barraqueiro, SGPS, S.A. (2008),

Demonstração de Resultados da Rodoviária de Lisboa, S.A.

DEMONSTRAÇÕES DOS RESULTADOS POR NATUREZAS PARA OS EXERCÍCIOS FINDOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 2008 E 2007

(Montantes expressos em Euros)

CUSTOS E PERDAS	2008		2007	
Custo das matérias consumidas		9.939.124		8.394.167
Fornecimentos e serviços externos		7.819.595		4.979.086
Custos com o pessoal:				
Remunerações	13.746.425		13.234.651	
Encargos sociais - outros	3.057.743	16.804.168	2.948.341	16.182.992
Amortizações do imobilizado corpóreo e incorpóreo	5.827.202		4.395.876	
Ajustamentos	20.445		69.366	
Provisões	150.781	5.998.428	221.913	4.687.155
Impostos	38.302		42.496	
Outros custos operacionais	576.817	615.119	545.093	587.589
(A)		41.176.434		34.830.989
Juros e custos similares		1.765.300		993.696
(C)		42.941.734		35.824.685
Custos e perdas extraordinárias		408.496		449.230
(E)		43.350.230		36.273.915
Imposto sobre o rendimento do exercício		132.616		1.395.687
(G)		43.482.846		37.669.602
Resultado líquido do exercício		(2.234.002)		1.792.987
		41.248.844		39.462.589

PROVEITOS E GANHOS	2008		2007	
Prestações de serviços		33.434.705		31.912.988
Trabalhos para a própria empresa	899.658		488.224	
Proveitos suplementares	483.351		461.106	
Subsídios à exploração	4.759.872		4.336.167	
Proveitos e ganhos operacionais	766.497		988.267	
Reversões de amortizações e ajustamentos	37.604	6.946.982	50.822	6.324.586
(B)		40.381.687		38.237.574
Outros juros e proveitos similares		18.694		257.339
(D)		40.400.381		38.494.913
Proveitos e ganhos extraordinários		848.463		967.676
(F)		41.248.844		39.462.589
Resultados operacionais: (B) - (A)		(794.747)		3.406.585
Resultados financeiros: (D-B) - (C-A)		(1.746.606)		(736.357)
Resultados correntes: (D) - (C)		(2.541.353)		2.670.228
Resultados antes de impostos: (F) - (E)		(2.101.386)		3.188.674
Resultado líquido do exercício: (F) - (G)		(2.234.002)		1.792.987

Anexo 7 – Relatório e Contas da Barraqueiro, SGPS, S.A. (2008),

Demonstração de Resultados da Fertagus, S.A.

DEMONSTRAÇÕES DOS RESULTADOS POR NATUREZAS PARA OS EXERCÍCIOS FINDOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 2008 E 2007

(Montantes expressos em Euros)

CUSTOS E PERDAS	2008	2007
Custo das matérias consumidas	251.392	184.763
Fornecimentos e serviços externos	23.332.867	21.902.879
Custos com o pessoal:		
Remunerações	4.394.554	4.152.658
Encargos sociais - outros	1.111.096	1.045.164
	5.505.650	5.197.822
Amortizações do imobilizado corpóreo e incorpóreo	477.267	842.651
Ajustamentos	5.648	101.299
Provisões	64.515	148.059
	547.430	1.092.009
Impostos	91.384	57.773
Outros custos operacionais	46.633	128.875
	138.017	186.648
(A)	29.775.356	28.564.121
Juros e custos similares	157.796	187.768
(C)	29.933.152	28.751.889
Custos e perdas extraordinárias	129.565	79.760
(E)	30.062.717	28.831.649
Imposto sobre o rendimento do exercício	1.968.420	2.104.023
(G)	32.031.137	30.935.672
Resultado líquido do exercício	5.439.659	5.381.940
	37.470.796	36.317.612
PROVEITOS E GANHOS	2008	2007
Prestações de serviços	25.386.455	23.793.286
Proveitos suplementares	1.974.130	2.088.887
Subsídios à exploração	7.764.002	9.233.998
Proveitos e ganhos operacionais	273.269	210.329
Reversões de amortizações e ajustamentos	5.006	-
	10.016.407	11.533.214
(B)	35.402.862	35.326.500
Outros juros e proveitos similares	1.364.632	658.065
(D)	36.767.494	35.984.565
Proveitos e ganhos extraordinários	703.302	333.047
(F)	37.470.796	36.317.612
Resultados operacionais: (B) - (A)	5.627.506	6.762.379
Resultados financeiros: (D-B) - (C-A)	1.206.836	470.297
Resultados correntes: (D) - (C)	6.834.342	7.232.676
Resultados antes de impostos: (F) - (E)	7.408.079	7.485.963
Resultado líquido do exercício: (F) - (G)	5.439.659	5.381.940

Anexo 8 – Relatório de Gestão e Contas Consolidadas (2007), Relatório da Transtejo e Soflusa, S.A., Demonstração de Resultados

Demonstrações Consolidadas dos Resultados por Naturezas para os Exercícios Findos em 31 de Dezembro de 2007 e 2006

(Montantes expressos em euros)

Custos e Perdas	Notas	2007		2006	
Custo das matérias consumidas			7 840 634,49		7 679 932,26
Fornecimentos e serviços externos			10 876 624,51		9 909 606,83
Custos com o pessoal:					
Remunerações		10 132 633,91		10 316 227,36	
Encargos sociais:					
Outros		2 922 837,75	13 055 471,66	3 300 702,27	13 616 929,63
Amortizações do imobilizado corpóreo e incorpóreo	27	8 678 137,69		8 765 745,44	
Ajustamentos	32	211 972,79		183 082,09	
Provisões	46	1 213 969,79	10 104 080,27	1 114 137,69	10 062 965,22
Impostos		31 125,39		27 295,59	
Outros custos e perdas operacionais		30 970,75	62 096,14	20 325,10	47 620,69
(A)			41 938 907,07		41 317 054,63
Amortizações e provisões aplic. investimentos financeiros	44	-		284 377,00	
Juros e custos similares:					
Outros juros e custos similares	44	3 471 149,76	3 471 149,76	2 571 041,80	2 855 418,80
(C)			45 410 056,83		44 172 473,43
Custos e perdas extraordinários	45		445 665,66		463 392,60
(E)			45 855 722,49		44 635 866,03
Imposto sobre o rendimento do exercício			4 436,24		4 586,98
(G)	51		45 860 158,73		44 640 453,01
Resultado consolidado líquido do exercício			(17 886 920,51)		(17 281 838,64)
			27 973 238,22		27 358 614,37

As notas anexas fazem parte integrante da Demonstração Consolidada dos Resultados por Naturezas para o Exercício findo em 31 de Dezembro de 2007

Proveitos e Ganhos	Notas	2007	2006
Prestações de serviços	36	13 741 548,56	13 512 111,25
Proveitos suplementares		977 765,37	993 720,75
Subsídios à exploração		9 759 939,17	9 125 132,99
Reversões de amortizações e ajustamentos		-	95 491,32
Outros proveitos e ganhos operacionais		18 228,52	91 496,03
(B)		24 497 481,62	23 817 952,34
Outros juros e proveitos similares	44	10 732,47	1 049,78
(D)		24 508 214,09	23 819 002,12
Proveitos e ganhos extraordinários	45	3 465 024,13	3 539 612,25
(F)		27 973 238,22	27 358 614,37
Resultados operacionais:	(B) - (A)	(17 441 425,45)	(17 499 102,29)
Resultados financeiros:	(D-B) - (C-A)	(3 460 417,29)	(2 854 369,02)
Resultados correntes:	(D) - (C)	(20 901 842,74)	(20 353 471,31)
Resultados antes de impostos:	(F) - (E)	(17 882 484,27)	(17 277 251,66)
Resultado consolidado líquido do exercício:	(F) - (G)	(17 886 920,51)	(17 281 838,64)

Anexo 9 – Relatório e Contas da Barraqueiro, SGPS, S.A. (2008),

Demonstração de Resultados da Rodoviária do Tejo, S.A.

DEMONSTRAÇÕES DOS RESULTADOS POR NATUREZAS

PARA OS EXERCÍCIOS FINDOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 2008 E 2007

(Montantes expressos em Euros)

CUSTOS E PERDAS	2008		2007	
Custo das matérias consumidas		6.884.585		6.113.681
Fornecimentos e serviços externos		6.286.125		5.994.685
Custos com o pessoal:				
Remunerações	10.938.446		10.445.970	
Encargos sociais - outros	2.358.756	13.297.202	2.441.065	12.887.035
Amortizações do imobilizado corpóreo e incorpóreo	5.077.064		4.635.753	
Ajustamentos	23.963		9.274	
Provisões	142.811	5.243.838	132.426	4.777.453
Impostos	94.390		73.389	
Outros custos operacionais	293.277	387.667	359.361	432.750
(A)		32.099.417		30.205.604
Perdas relativas a empresas associadas	23.387		-	
Outros juros e custos similares	507.627	531.014	447.448	447.448
(C)		32.630.431		30.653.052
Custos e perdas extraordinárias		1.139.031		1.137.282
(E)		33.769.462		31.790.334
Imposto sobre o rendimento do exercício		138.353		205.937
(G)		33.907.815		31.996.271
Resultado líquido do exercício		243.797		676.501
		34.151.612		32.672.772

PROVEITOS E GANHOS	2008		2007	
Prestações de serviços		31.566.329		30.420.751
Trabalhos para a própria empresa	47.001		25.549	
Proveitos suplementares	1.252.342		1.033.967	
Subsídios à exploração	27.843		48.855	
Proveitos e ganhos operacionais	554.404	1.881.590	557.734	1.666.105
(B)		33.447.919		32.086.856
Ganhos relativos a empresas associadas	263.013		101.956	
Outros juros e proveitos similares	46.707	309.720	73.260	175.216
(D)		33.757.639		32.262.072
Proveitos e ganhos extraordinários		393.973		410.700
(F)		34.151.612		32.672.772
Resultados operacionais: (B) - (A)		1.348.502		1.881.252
Resultados financeiros: (D-B) - (C-A)		(33.978.933)		(32.534.304)
Resultados correntes: (D) - (C)		(32.630.431)		(30.653.052)
Resultados antes de impostos: (F) - (E)		382.150		882.438
Resultado líquido do exercício: (F) - (G)		243.797		676.501

Anexo 10 – Relatório e Contas da Barraqueiro, SGPS, S.A. (2008),

Demonstração de Resultados da Barraqueiro Transportes, S.A.

DEMONSTRAÇÕES DOS RESULTADOS POR NATUREZAS

PARA OS EXERCÍCIOS FINDOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 2008 E 2007

(Montantes expressos em Euros)

CUSTOS E PERDAS	2008		2007	
Custo das matérias consumidas		14.525.454		12.946.136
Fornecimentos e serviços externos		20.243.386		17.061.026
Custos com o pessoal:				
Remunerações	20.335.034		19.420.269	
Encargos sociais - outros	4.351.606	24.686.640	4.270.247	23.690.516
Amortizações do imobilizado corpóreo e incorpóreo	6.569.416		6.004.900	
Ajustamentos	147.306	6.716.722	550	6.005.450
Impostos	21.177		37.413	
Outros custos operacionais	986.742	1.007.919	1.100.216	1.137.629
(A)		67.180.121		60.840.757
Juros e custos similares		2.414.299		2.118.079
(C)		69.594.420		62.958.836
Custos e perdas extraordinárias		526.133		582.383
(E)		70.120.553		63.541.219
Imposto sobre o rendimento do exercício		316.750		1.699.698
(G)		70.437.303		65.240.917
Resultado líquido do exercício		6.084.083		2.937.969
		76.521.386		68.178.886
PROVEITOS E GANHOS	2008		2007	
Prestações de serviços		60.686.196		60.137.601
Trabalhos para a própria empresa	414.585		369.935	
Proveitos suplementares	4.164.462		4.844.911	
Subsídios à exploração	-		3.310	
Proveitos e ganhos operacionais	757.265		722.447	
Reversões de amortizações e ajustamentos	-	5.336.312	100	5.940.703
(B)		66.022.508		66.078.304
Ganhos de participações de capital:				
Relativos a empresas do grupo	8.994.471		-	
Outros juros e proveitos similares	270.570	9.265.041	229.298	229.298
(D)		75.287.549		66.307.602
Proveitos e ganhos extraordinários		1.233.837		1.871.284
(F)		76.521.386		68.178.886
Resultados operacionais: (B) - (A)		(1.157.613)		5.237.547
Resultados financeiros: (D-B) - (C-A)		6.850.742		(1.888.781)
Resultados correntes: (D) - (C)		5.693.129		3.348.766
Resultados antes de impostos: (F) - (E)		6.400.833		4.637.667
Resultado líquido do exercício: (F) - (G)		6.084.083		2.937.969

Anexo 11 – Relatório e Contas da Barraqueiro, SGPS, S.A. (2008),

Demonstração de Resultados do Henrique Leonardo Mota, LDA

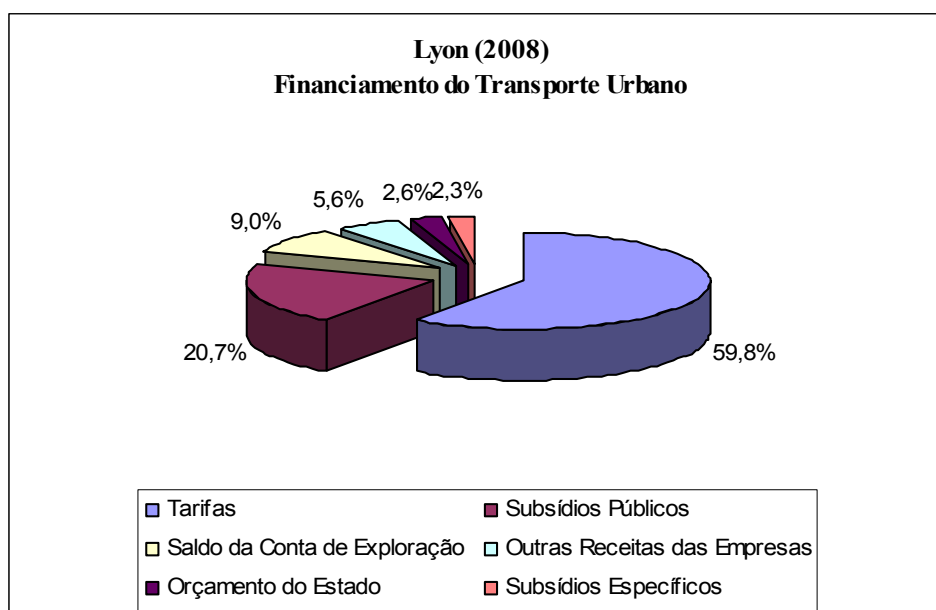
DEMONSTRAÇÕES DOS RESULTADOS POR NATUREZAS PARA OS EXERCÍCIOS FINDOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 2008 E 2007

(Montantes expressos em Euros)

CUSTOS E PERDAS	2008	2007
Custo das matérias consumidas	707.543	456.889
Fornecimentos e serviços externos	1.016.168	833.561
Custos com o pessoal:		
Remunerações	1.161.599	1.030.487
Encargos sociais - outros	258.801	458.731
	1.420.400	1.489.218
Amortizações do imobilizado corpóreo	326.549	249.116
Impostos	980	407
Outros custos operacionais	7.894	14.758
	8.874	15.165
(A)	3.479.534	3.043.949
Juros e custos similares	48.907	71.096
(C)	3.528.441	3.115.045
Custos e perdas extraordinárias	3.500	430
(E)	3.531.941	3.115.475
Imposto sobre o rendimento do exercício	8.374	106.124
(G)	3.540.315	3.221.599
Resultado líquido do exercício	(217.893)	314.730
	3.322.422	3.536.329
PROVEITOS E GANHOS	2008	2007
Prestações de serviços	2.952.777	2.940.493
Proveitos suplementares	270.095	389.616
Proveitos e ganhos operacionais	6.103	26.275
	276.198	415.891
(B)	3.228.975	3.356.384
Outros juros e proveitos similares	26.671	40.358
(D)	3.255.646	3.396.742
Proveitos e ganhos extraordinários	66.776	139.587
(F)	3.322.422	3.536.329
Resultados operacionais: (B) - (A)	(250.559)	312.435
Resultados financeiros: (D-B) - (C-A)	(22.236)	(30.738)
Resultados correntes: (D) - (C)	(272.795)	281.697
Resultados antes de impostos: (F) - (E)	(209.519)	420.854
Resultado líquido do exercício: (F) - (G)	(217.893)	314.730

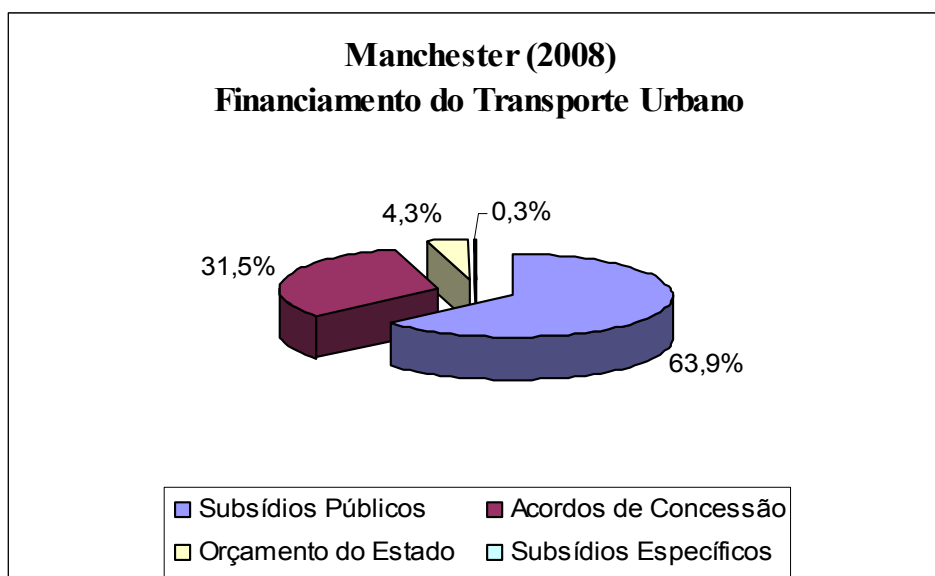
Anexo 12 – Modelo de Financiamento de Lyon (2008)

Lyon		
Tarifas	398.500.000	59,8%
Subsídios Públicos	137.600.000	20,7%
Saldo da Conta de Exploração	60.000.000	9,0%
Outras Receitas das Empresas	37.100.000	5,6%
Orçamento do Estado	17.100.000	2,6%
Subsídios Específicos	15.600.000	2,3%
Total	665.900.000	100,0%



Anexo 13 – Modelo de Financiamento de Manchester (2008/2009)

Manchester		
Subsídios Públicos	157.950.000	63,9%
Acordos de Concessão	78.030.000	31,5%
Orçamento do Estado	10.520.000	4,3%
Subsídios Específicos	800.000	0,3%
Total	247300000	100,0%



Anexo 14 – Modelo de Financiamento de Sevilha (2007)

Sevilha		
Saldo da Conta de Exploração	52.120.990	55,6%
Tarifas	36.411.127	38,9%
Outras Receitas das Empresas	5.035.618	5,4%
Subsídios Públicos	43.550	0,1%
Total	93.611.285	100,0%

